Nr 17 (251) • 22 KWIETNIA 1956 • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR •



REWIA SZYBOWNICTWA W SAINT-YAN

NOMOGRAMY DLA SKOCZKÓW SPADOCHRONOWYCH

Skrzydlata POLSKA

Wciąż na świecie olbrzymieje pochód myśli, słów i czynów Lenina

(W. Majakowski)



22 kwietnia mija 86 rocznica urodzin Włodzimierza Iljicza Ulianowa (Lenina). Masy pracujące całego świata, a wśród nich i polskie czczą ten dzień jako swoje święto, jako święto na cześć Tego, który powiódł ich do zwycięskiej walki o lepsze życie. Tego, który stworzył i wychował Partię Komunistyczną Rosji, stworzył pierwsze państwo robotników i chłopów.

Lenin umarł 21 stycznia 1924 roku. Jego dzieło żyje i rośnie. Jego genialne myśli wciąż z nową i nową siłą ukazują ludziom pracy na całym świecie drogi zwycięstw w walce z wojną, uciskiem i zacofaniem.

● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI ● AKTUALNOŚCI ●

JERZY BODNAR TELEFONUJE Z ŻARU:

Dnia 12 kwietnia br. przy dosyć silnym wietrze południowo-zachodnim, na Żarze zaistniały wznoszenia falowe. Wykorzystał je pilot KONDRACIUK z Aeroklubu Białostockiego, uzyskując przewyższenie 3 150 m. Brak barografu na szybowcu nie pozwolił niestety zaliczyć pilotowi wyczynu jako warunku do Złotej Odznaki.

W tym samym dniu piloci SAMEK z Krosna i WOJCIECHOWSKI ze Słupska wykonali loty długotrwałe ponad 7 godzin, zdobywając tym samym warunki do Srebrnych Odznak.

JÓZEF DANKOWSKI TELEFONUJE Z LISICH KĄTÓW:

Nad lotniskiem „kit". Nie możemy wykonywać przelotów. Czekamy na lepsze warunki.

LOTNICZA KOMISJA HISTORYCZNA APRL
rozpoczęła działalność

W niedzielę 15 kwietnia br. z inicjatywy „Skrzydlatej" odbyło się w Warszawie w Arsenale zebranie organizacyjne Lotniczej Komisji Historycznej Aeroklubu PRL, w którym wzięli udział nestorzy lotnictwa polskiego, działacze i pracownicy lotnictwa w ilości około 100 osób.

W czasie obrad przyjęto tymczasowy regulamin pracy LKH, wybrano prezydium Lotniczej Komisji Historycznej APRL oraz podjęto szereg uchwał. Na wniosek Marii Kann, zebrani uczcili minutową ciszą lotników polskich poległych w czasie ostatniej wojny. W ożywionej dyskusji poruszono szereg aktualnych spraw dotyczących rozwoju sportu lotniczego i stanu naszego muzealnictwa lotniczego, wskazując na karygodne zaniedbania na niektórych odcinkach.

Prezydium LKH wybrano w następującym składzie: przewodniczący — prof. inż. Mieczysław Pietraszek, wiceprzewodniczący — inż. Zbigniew Burzyński, red. Jerzy R. Konieczny, mgr inż. Wiktor Leja, mgr inż. Stanisław Madeyski, ppłk. Marcin Monis; sekretarz — Romuald Flach, zastępca sekretarza — Lucyna Wasilewska; członkowie prezydium — Stanisław Gajewski, Władysław Janica, mgr inż. Jan Paczoski.

W ramach LKH działać będzie pięć następujących sekcji: sportu lotniczego, lotnictwa komunikacyjnego i specjalnego, lotnictwa wojskowego, techniki i przemysłu lotniczego oraz redakcyjno-wydawnicza.

Na zebraniu podjęto uchwałę w sprawie obchodu 60-rocznicy pierwszych wzlotów Czesława Tańskiego — pioniera lotnictwa polskiego, występując m. in. z wnioskiem do Zarządu Aeroklubu PRL o ustanowienie najwyższego w Polsce odznaczenia szybowcowego „Medalu Tańskiego".

Obszerniejsze materiały z pierwszego posiedzenia Lotniczej Komisji Historycznej APRL podamy w następnych numerach. **(k)**

Diament za cierpliwość

Dnia 12 kwietnia br. członkowie szybowcowej kadry narodowej, uczestniczący w obozie treningowym w Jeleniej Górze, dali pierwszą w tym roku próbkę swojej formy wyczynowej. Wykonali oni kilka przelotów szybowcowych, wśród których na uwagę zasługują następujące:

Edward Makula, na szybowcu „Jaskółka". który zgłosił przelot docelowy do Hrubieszowa, doleciał w rejon Tyszowców, uzyskując odległość około 550 km w przelocie otwartym.

Adam Brzoza, na szybowcu „Bocian", który zgłosił docel do Zamościa, wylądował w Potoku Wielkim, uzyskując około 450 km w przelocie otwartym.

Julian Nowotarski i Jerzy Popiel na szybowcach „Jaskółka", osiągnęli zgłoszone lotnisko docelowe w Krakowie, pokonując odległość około 320 km.

Godnym podkreślenia jest fakt, że dla Edwarda Makuli ten pierwszy tegoroczny przelot jest jednocześnie spełnieniem warunku upragnionego trzeciego diamentu do jego Złotej Odznaki Szybowcowej. Jak twierdzą niektórzy, Makuli należał się ten diament już za samą cierpliwość w uporczywym polowaniu na sprzyjające warunki meteorologiczne w ciągu prawie 6-ciu lat. Toteż serdecznie gratulujemy Makuli obecnego sukcesu i cieszymy się z niego razem z pilotem. Cieszymy się tym więcej, że jego Diamentowa Odznaka jest już dwudziestą trzecią w polskim szybownictwie.



Pierwsze obrady LKH w sali Arsenału w Warszawie.

NA STARCIE

Zebranie organizacyjne Lotniczej Komisji Historycznej, które odbyło się w ubiegłą niedzielę w Warszawie zaliczyć trzeba niewątpliwie do ważnych i — nie będzie chyba przesady w tym stwierdzeniu — historycznych wydarzeń w życiu naszego lotnictwa. Było to, jak stwierdził m. in. w czasie dyskusji Marian Zabłocki, radosne spotkanie ludzi, którzy gorąco umiłowali lotnictwo i wiele lat swego życia poświęcili pracy nad jego rozwojem w Polsce. Spora ich część, niezweryfikowana w latach 1947—1949, odepchnięta została — nieraz brutalnie — od pracy w lotnictwie. O szeregu wybitnych pilotów i konstruktorów okresu międzywojennego, posiadających w swym dorobku osiągnięcia na skalę międzynarodową zupełnie zapomniano. Wykreślono ich z pamięci, podobnie jak pomijano często milczeniem bogate tradycje naszego lotnictwa. Na szczęście smutny ten okres, który pozostawił w umysłach niezatarte piętno — mija.

Na spotkanie ludzi „z podciętymi skrzydłami" — że się tak wyrażę — wyszedł Aeroklub PRL. Niedzielne zebranie w Arsenale było pierwszym, wstępnym krokiem w kierunku naprawienia zła — przede wszystkim strat moralnych. Znajdujemy się na progu renesansu naszego sportu lotniczego. Tegoroczna wiosna przyniosła nam ożywienie twórczej inicjatywy społecznej, szerokie i bezkompromisowe dyskusje wśród działaczy i pracowników lotnictwa, rzeczową krytykę błędów i wypaczeń naszej przeszłości lotniczej.

Po siedmiu prawie latach ludzie lotnictwa młodego i starszego pokolenia znajdują znów wspólną płaszczyznę pracy w umiłowanym przez siebie lotnictwie. I dlatego — wydaje mi się — określono pierwsze zebranie LKH jako radosne, tchnące nowym, świeżym powiewem wiosny — nie tyle kalendarzowej, ile wiosny w działalności Aeroklubu PRL.

Słowa prezesa Aeroklubu PRL gen. Turskiego, wypowiedziane przy podsumowaniu zebrania LKH zapowiedziały szereg zasadniczych, aczkolwiek nie wszędzie jeszcze, zmian w lotnictwie sportowym. W toku jest w tej chwili nowa weryfikacja tych wszystkich pilotów, którzy w dawnych latach zostali odsunięci od latania. Natrafia ona jednak na trudności, z uwagi na to, że nie wszystkie dokumenty znajdują się w ZG LPŻ. Prezes APRL zaapelował do zainteresowanych, aby sami się zgłaszali względnie pisali w tej sprawie do ZG LPŻ. Gen. Turski wskazał przy tym na szereg trudności natury materialnej, które na razie nie pozwolą jeszcze na latanie czysto sportowe, turystyczne. Niemniej jednak wszyscy, którzy pragną wrócić do lotnictwa sportowego znajdą dla siebie pole do popisu w aeroklubach, chociażby w działalności na terenie Rad lub jako instruktorzy społeczni.

Prawdziwą burzą oklasków powitano zapowiedź o wydaniu decyzji otwarcia lotnisk klubowych. Sporo jeszcze spraw znajduje się w załatwianiu, ale o nich innym razem. Dziś chciałem tylko zapowiedzieć wiosnę, nie tę w ramach tzw. „odwilży", ale tę w życiu ludzi „z podciętymi skrzydłami".

IKARUS

Już za dwa miesiące

REWIA SZYBOWNICTWA ŚWIATOWEGO

Za dwa miesiące, a ściślej w dniu 23 czerwca br. na lotnisko Centralnej Szkoły Pilotów Aeroklubu Francji w Saint Yan (miejscowości położonej w odległości około 500 km na południe od Paryża) wyjdą na start najlepsi szybownicy świata — reprezentanci wielu krajów z wszystkich kontynentów, aby na wysokiej klasy sprzęcie przeprowadzić trening przed rozpoczęciem Szybowcowych Mistrzostw Świata FAI, których otwarcie nastąpi 29 czerwca br. na tymże lotnisku.

Lotnicza opinia publiczna świata, a szczególnie liczni działacze i entuzjaści szybownictwa nie przypadkowo skupiają dziś na tej imprezie swą główną uwagę. Będzie to bowiem — jak wynika z meldunków lotniczej prasy zagranicznej — największe międzynarodowe wydarzenie w dziedzinie sportu szybowcowego na przestrzeni ostatniego; nie tylko 11-lecia, ale w całej historii szybownictwa światowego. W Saint Yan nastąpi bowiem nie tylko przegląd sił w zakresie umiejętności pilotażowych najlepszych zawodników świata, lecz także przegląd światowych osiągnięć w konstrukcji szybowcowej. Większa, w porównaniu z latami poprzednimi ilość reprezentacji aeroklubów narodowych szykujących się do tej imprezy (w Anglii było 19 państw) pozwala śmiało stwierdzić, że będzie to prawdziwa rewia szybownictwa światowego, która zasłuży sobie na pewno na miano olimpiady szybowcowej.

Najnowszy polski szybowiec laminarny SZD „Jaskółka-L"

Już w końcu stycznia br. udział swój w Mistrzostwach zapowiedziało w Aeroklubie Francji 20 krajów, a mianowicie: Anglia, Austria, Brazylia, Czechosłowacja, Dania, Egipt, Finlandia, Francja, Hiszpania, Holandia, Izrael, Jugosławia, Kanada, NRF, Polska, Szwajcaria, Turcja, USA, Włochy i Związek Radziecki. W końcu kwietnia br. gospodarze zarejestrowali zgłoszenia aż 27 państw.

Ponieważ stosunkowo duża ilość startujących reprezentacji narodowych przekracza możliwości gospodarczo-techniczne organizatora imprezy, Aeroklub Francji zmuszony był zmniejszyć ilość zawodników w ekipie o jednego pilota. W wyniku tego każda reprezentacja może wystawić tylko trzech zawodników w dowolnie wybranym przez siebie wariancie: dwie jednomiejscówki i jedna dwumiejscówka, lub trzy jednomiejscówki, czy też dwa szybowce w klasie II i jeden w klasie I.

Przygotowania do tej wielkiej imprezy oparte są we wszystkich krajach, a przede wszystkim w tych gdzie szybownictwo jest dobrze rozwinięte, mniej więcej na jednakowych zasadach. Najpierw wytypowano spośród najlepszych pilotów tzw. kadrę narodową w ilości od 6 do 10 i nawet więcej, którą grupuje się na obozach treningowych. Ostateczne składy poszczególnych reprezentacji ustalone zostaną przeważnie na krótko przed samym wyjazdem do St. Yan. Niemniej jednak już dziś można, na podstawie opublikowanych danych w prasie zagranicznej przeprowadzić pewne rozeznanie w sytuacji.

W ANGLII wytypowano do kadry 13 pilotów, przy czym do reprezentacji najpoważniejszymi kandydatami są: Philipp Wills (mistrz świata z 1952 r. i wicemistrz z 1954 roku) Geoffrey Stephenson (14 w 1954 r.), Nicholas Goodhart (Złota Odznaka z 3 diamentami) i A. J. Deane Drummond. Dwaj pierwsi startować mają na szybowcach typu „Olimpia IV". Niewykluczone, że zaszczyt reprezentowania barw narodowych tego kraju przypadnie F. Foster'owi lub P. L. Bisgood'owi, którzy są rezerwowymi w pierwszej kolejności.

W CZECHOSŁOWACJI przygotowano na Mistrzostwa nowe typy szybowców, które dopiero niedawno zostały oblatane. Są to jednomiejscowa wyczynówka „Demant" i dwumiejscowy „Blanik" (nazwa tymczasowa). Składu kadry nie opublikowano dotychczas. Należy przypuszczać jednak, że na pewno w jej skład wchodzą znani nam dobrze z Leszna: Kumpost (posiadacz Złotej z 3 diamentami, mistrz CSR w 1955 r.) i Svinka. Ten ostatni startował m. in. w ubiegłym roku na mistrzostwach Francji i ma doskonałe rozeznanie tamtejszego terenu. Z szybowcową reprezentacją Czechosłowacji zapoznamy się wkrótce na III Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Mirosławicach.

WE FRANCJI wytypowano 9 następujących pilotów: Gerard Pierre (mistrz świata z 1954 r., Złota z 3 diamentami), Jacques Lacheny (mistrz Francji z 1955 r.), Rene Fonteilles (rekordzista świata w przelocie docelowo-powrotnym — 444,615 km, 11.VI.55 r., posiadacz Złotej Odznaki z 3 diamentami), Paul Lepanse (rekordzista świata w przelocie po trójkącie 200 km — 50,281 km/h, 28.VI.55 r., posiadacz Złotej Odznaki z 3 diamentami), Max Gasnier (Złota z 3 diamentami, 9 w dwumiejscówkach w 1954 r.), Michel Marchand, Joseph Didion, Louis Trubert, Guy Rousselet (7 w 1954 r.). Francuzi startować będą na jednomiejscowym szybowcu typu „Brequet 901" (najnowsza wersja) a w dwumiejscówkach na CM-71. Gospodarze Mistrzostw dysponują silną kadrą pilotów i uchodzą za najpoważniejszych konkurentów Przypuszcza się, że w skład reprezentacji wejdą najprawdopodobniej trzej pierwsi piloci.

W HOLANDII ustalono już następujący skład reprezentacji: O. P. Koch (29 miejsce w Anglii). W. Toutenhoofd i J. Selen (mistrz Holandii w 1955 roku). Kierownikiem ekipy będzie major Both. Jako pilot rezerwowy wyznaczony został G. J. Ordelman. Holendrzy startować mają na dwóch szybowcach typu „Skylark III" i jednym „Skylark II" zakupionych w Anglii. Szybowce mają otrzymać wyposażenie radiowe.

W JUGOSŁAWII reprezentacja wyłoniona zostanie z siedmiu kandydatów, wśród których znajdują się: Bazidar Komac (mistrz świata na dwumiejscówkach w 1954 r. startował razem z Rajn'em, zdobył 3 miejsce w konkursie-plebiscycie czasopisma „Aerosvet" na najlepszego sportowca lotniczego Jugosławii w 1955 r.), Zvonimir Rajn (mistrz świata na dwumiejscówkach w 1954 r.), Vasa Stepanović, Maks Arbaiter (19 miejsce w 1954 r.), Juraj Salaj, Franc Mordej (9 miejsce w 1954 r., ostatnio przebywał w Burmie, wykonał w 1953 roku przelot na trasie Vrasag (Jugosławia) — Saloniki (Grecja) — 328 mil angielskich, za który zgłoszony został do FAI przez Aeroklub Jugosławii jako kandydat do medalu Lilienthala — otrzymał go wtedy Ilczenko) i Aleksander Saradić. Jugosłowianie będą startować na dwóch jednomiejscówkach i jednej dwumiejscówce. Brane są pod uwagę następujące szybowce: „Kosava", „Orao II C", „Lasta" i najnowszy typ — metalowy „Meteor" konstrukcji inż. Obada. W wywiadzie udzielonym czasopismu „Aerosvet" przedstawiciel Aeroklubu Jugosławii stwierdził, że walka w St. Yan będzie daleko trudniejsza niż w Anglii, gdyż zarówno przez ostatnie 2 lata wzrósł poważnie poziom szybownictwa na świecie jak i przybędą do Francji nowi partnerzy, a wśród nich Polska, którzy legitymują się osiągnięciami w skali światowej.

W NIEMIECKIEJ REPUBLICE FEDERALNEJ do reprezentacji kandydują następujący piloci: August Wiethüchter (3 w 1954 r., trenuje na HKS-1), Ernst Frowein (HKS-1), Hanna Reitsch (Zugvogel), Ernst Günther Haase (17 w 1954 r., trenuje na HKS-3), Heinz Huth (Kranich III) i Jakob Laur (Weihe). Na obozie treningowym znajduje się dalszych czterech zawodników, którzy przewidziani są jako rezerwowi. Szybownicy NRF mają dobre rozeznanie terenu francuskiego, gdyż znają pilotów francuskich z bezpośrednich dość częstych kontaktów i brali udział w ubiegłym roku w międzynarodowych mistrzostwach Francji.

W SZWAJCARII przygotowaniem do Mistrzostw kieruje znany działacz i pilot szybowcowy Aeroklubu Adolf Gehriger, który będzie też kierownikiem ekipy. Przewiduje się w jej całym składzie 8 mężczyzn i 2 kobiety. Szwajcarzy startować będą tylko na 3 szybowcach jednomiejscowych, które obsadzone będą najprawdopodobniej przez następujących zawodników: Hans Nietlispach (Złota Odznaka z 3 diamentami, 4 miejsce w dwumiejscówkach w 1954 r.), Alwin Kuhn (26 miejsce w 1954 r.) i Niklaus Dubs.

W SZWECJI wyłoniono ze względu na trudności finansowe tylko dwuosobową ekipę do St. Yan w składzie: Irve Silesmo (23 lata, mistrz Szwecji w 1955 r.) i Per Axel Persson (nieoficjalny mistrz świata z 1948 r. — Samedan) Szwedzi startować będą prawdopodobnie na szybowcach typu „Weihe".

W USA typowani są do reprezentacji piloci, którzy uzyskali najlepsze wyniki w mistrzostwach krajowych w 1954 i 1955 roku. Lista obejmuje aż 17 nazwisk. Pod uwagę brana jest jednak raczej pierwsza piątka z tej listy, a mianowicie: Paul Bickle (Złota Odznaka z 3 diamentami), P. B. Mac Cready (4 miejsce w 1954 r.), W. S. Ivans Jr. (Złota Odznaka z trzema diamentami), Johnson i Trager. Amerykanie startować będą w obu kategoriach najprawdopodobniej na najnowszych wersjach szybowców „Schweizer".

Z AFRYKI POŁUDNIOWEJ znane jest dotychczas tylko nazwisko H. Lasch'a, który ma startować w St. Yan. Zajął on na Mistrzostwach w 1954 roku 27 miejsce. Startował wówczas na szybowcu francuskim „Air-100".

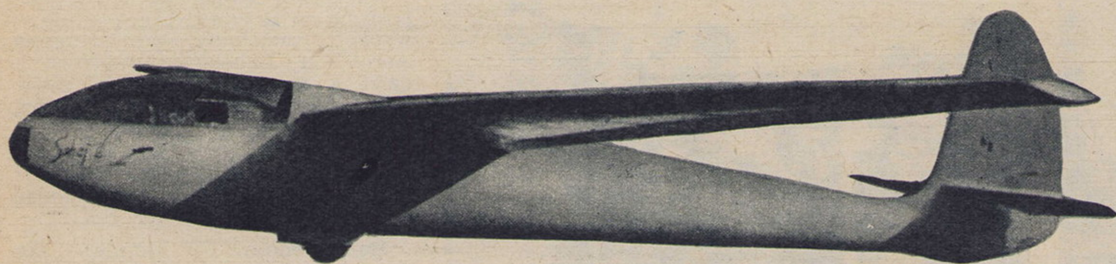
Z pozostałych państw, które zapowiadają udział swych reprezentacji w Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji brak jest w tej chwili jeszcze danych. Jednak już ten pobieżny, krótki przegląd pozwala upewnić się, że do startu w St. Yan przygotowuje się doborowa stawka, czołowi szybownicy świata — rekordziści krajowi i międzynarodowi, posiadacze Złotych Odznak z trzema diamentami, starzy (wiekiem i doświadczeniem) i młodzi obiecujący piloci.

Aeroklub PRL zgłosił do udziału w Mistrzostwach czterech zawodników, którzy startować będą na dwóch szybowcach jednomiejscowych i jednym dwumiejscowym. Będą to szybowce „Jaskółka L" i „Bocian Z" wyposażone w aparaturę radiową nadawczo-odbiorczą. Są one przygotowane specjalnie dla naszej ekipy na zawody w St. Yan. W tej chwili jedenastu pilotów kadry — kandydatów do reprezentacji — przebywa na obozie treningowym w Jeleniej Górze. Wyjazd naszej ekipy na Szybowcowe Mistrzostwa Świata do Francji, w których Polacy wezmą udział po raz pierwszy, nastąpi w połowie czerwca br. transportem kołowym — samochodami. Trasa podróży z Bielska prowadzić będzie przez Czechosłowację i Niemiecką Republikę Federalną. Zawodnicy polecą natomiast do Francji samolotem, aby uniknąć uciążliwej podróży samochodami.

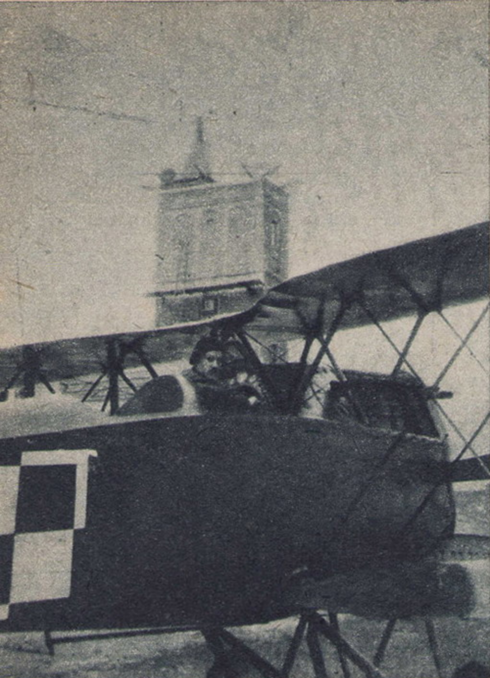
Do zawodów tych piloci polscy przygotowują się niezwykle starannie. Zdają sobie bowiem sprawę, że ich udział w tej wielkiej imprezie i uzyskane na niej wyniki w bezpośrednim spotkaniu z czołowymi pilotami świata, określą właściwą pozycję naszego sportu szybowcowego na świecie. Dotychczas pozycja ta jest bowiem znana szerokiemu ogółowi społeczeństwa raczej tylko od strony teoretycznej, w świetle suchych liczb porównawczych, czym rzecz jasna — nie można jedynie i decydująco określić wartości poziomu sportu szybowcowego w Polsce.

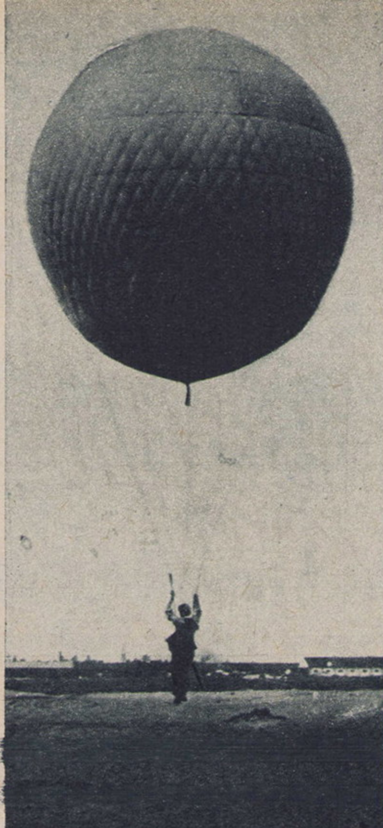
Za dwa miesiące już czeka więc polskich pilotów szybowcowych surowy i niezwykle trudny egzamin na arenie międzynarodowej.

JERZY R. KONIECZNY

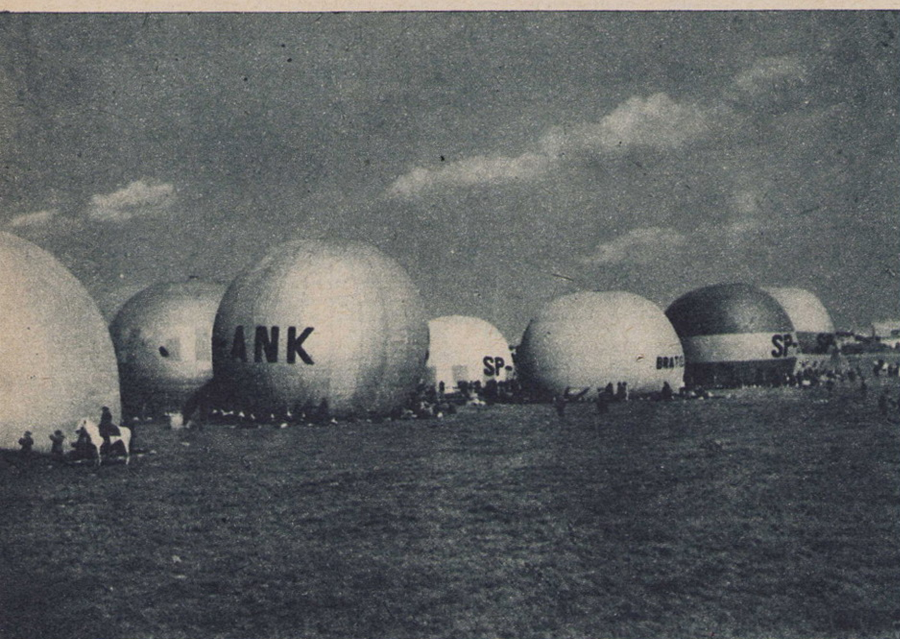


Niedawno został oblatany nowy czechosłowacki szybowiec wyczynowy „Sochaj-D" (Demant).





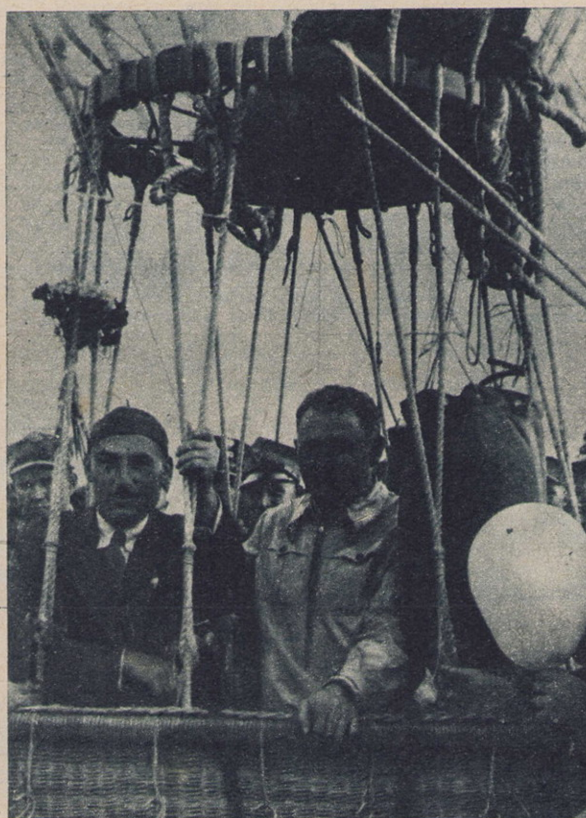
Powyżej: F. Janik w fabryce Plage i Laśkiewicz w Lublinie na samolocie Ansaldo A-300. Rok 1922. Z prawej: F. Janik na skakance balonowej. Pole mokotowskie rok 1934.



Zawody Gordon Benneta w 1934 r. na Polu Mokotowskim w Warszawie. Na zdjęciu: napełnianie balonów przed startem.

Rok 1936. Franciszek Janik bierze udział w pokazach lotniczych w Gorlicach na samolocie RWD-8 (poniżej) i startuje w tymże samym roku po raz pierwszy w zawodach balonowych Gordon Benneta wraz z Franciszkiem Hynkiem (z prawej).





PILOT WSZECHSTRONNY

SPOTKANIE moje z profesorem Franciszkiem Janikiem poprzedziło wiele telefonów do Instytutu Lotnictwa, do Politechniki a nawet Aeroklubu Warszawskiego. Był nieuchwytny, nieustannie zajęty w Instytucie Lotnictwa jako kierownik Działu Aerodynamicznego, albo na wykładach w Politechnice Warszawskiej, gdzie od roku 1949 objął Katedrę Mechaniki Ogólnej, oprócz tego różne konferencje w PAN, prace naukowe, pisanie skryptów, artykułów fachowych i książek. Profesor wydał już trzy tomy „Mechaniki Ogólnej", bardzo cenną pozycję „Radionawigacja", jest współautorem ostatnio wydanej „Astronawigacji" i oddał do wydawnictwa następną książkę „Podstawową nawigację lotniczą".

Tak więc znaleźć wolną chwilę nie było łatwo.

Nie zrażona jednak, któregoś popołudnia, między jednym, a drugim wykładem w Instytucie Mechanizacji Rolnictwa odbyłam z profesorem krótką pogawędkę.

Jak potem mi zdradził, nie mógł oprzeć się chęci rozmawiania o lotnictwie. W miarę jak mówił — ubywało mu lat.

W roku 1909, kiedy po raz pierwszy dokonano przelotu nad kanałem La Manche, pewien gimnazjalista z Gorlic (Podkarpacie) nawiązał kontakt ze Związkiem Awiatycznym we Lwowie. Zaczęło się od pytania: „na jakich zasadach lata samolot"? Dopiero za pięć lat ten sam uczeń miał możność po raz pierwszy obejrzeć prawdziwy samolot (austriacki) „Albatros".

Luźny kontakt ze Związkiem Awiatycznym zacieśnił się, kiedy Franciszek Janik po ukończeniu gimnazjum, przeniósł się z Gorlic na Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej i w roku 1921 zwołał pierwsze zebranie Związku Awiatycznego przy Politechnice. Jako student rozpoczyna współpracę z profesorem Huberem (pierwszym profesorem, który zajmował się w Polsce lotnictwem), zostaje sekretarzem Związku Awiatycznego, a w roku 1923 obejmuje jego prezesostwo. Są to czasy, kiedy konstruktor inż. Wacław Czerwiński buduje szybowiec CW-1, a inż. Szczepan Grzeszczyk wykonuje na nim pierwsze wzloty.

Po ukończeniu studiów, swoją pracę teoretyczną w lotnictwie kontynuuje Janik jako inżynier w Instytucie Badań Inżynierii w Warszawie, w laboratorium aerodynamicznym u profesora Witoszyńskiego, a następnie w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa, gdzie obejmuje kierownictwo Działu Płatowców.

Lata trzydzieste dla inż. Franciszka Janika są jednocześnie okresem szkolenia lotniczego. Jest on aktywnym członkiem Aeroklubu Warszawskiego i kolejno zdobywa wszystkie kategorie szkolenia. Umiejętności pilotażowe ugruntowuje w czasie wakacji, które rokrocznie spędza na szybowisku w Bezmiechowej. Jednocześnie kończy pilotaż samolotowy i specjalne przeszkolenie w 1 pułku lotniczym.

Inż. Janik jest znanym w lotnictwie działaczem. Kiedy w roku 1934 piloci Burzyński i Hynek odnoszą zwycięstwo w Międzynarodowych Zawodach Balonowych o puchar im. Gordon-Benneta w Kanadzie, zakłada w Aeroklubie Warszawskim sekcję balonową i uzyskuje od LOPP subsydium na zbudowanie dla aeroklubu pierwszego balonu „Syrena" o pojemności 1 200 m³.

W dwa lata później inż. Janik wraz z Franciszkiem Hynkiem startował z Mokotowa w Warszawie w zawodach Gordon-Benneta. Wiatr zniósł ich na północ; po dwóch i pół dnia lądowali w bagnach między Wołogdą a Archangielskiem (ZSRR). Lot ten przyniósł im trzecie miejsce, pierwsze zdobył Belg Demyuter.

Lepiej powiodło się w roku 1938, kiedy — tym razem z kpt. Januszem startując w Liegé (Belgia) wylądowali w Trojan (Bułgaria) zajmując zaszczytne pierwsze miejsce. Otrzymali wówczas kryształowy puchar od króla Leopolda belgijskiego, szereg odznaczeń i upominków. Puchar Gordon-Benneta pozostał w Polsce.

W roku 1934 na lotnisku mokotowskim Franciszek Janik zademonstrował po raz pierwszy skakankę balonową (Jumping) podczas otwarcia Challenge'u. Polega ona na skoku z balonem (o pojemności 110 cm³) pozwalającym unieść się na wysokość od kilkudziesięciu do kilkuset metrów. Lotnisko mokotowskie skoczek przemierzył dwoma skokami.

Tuż przed wojną inż. Janik przenosi się do Lublina. Tam pracuje w wytwórni samolotów i jest prezesem Aeroklubu Lubelskiego, bierze udział w szeregu krajowych zawodów samolotowych. Jego udziałem są znowu sukcesy. Jednym z nich był lot do Paryża na samolocie „RWD-13". W tym czasie ukończył kurs spadochronowy wykonując skoki z samolotu Fokker F-VII.

Bezpośrednio po wojnie, jako członek Aeroklubu Warszawskiego bierze czynny udział w jego pracy. Na kursie instruktorów akrobacji w Olsztynie w roku 1949 jest najstarszym uczestnikiem, ale czuje się pełen sił i marzeniem jego są dalsze treningi i praca w lotnictwie.

HANNA JANKOWSKA



Zürich-Kloten, jeden z najważniejszych węzłów komunikacji lotniczej w Europie. Stąd zaledwie dwa etapy dzielą nas od Warszawy. Foto: Schweitzer-Aero-Revue

Na trasie BOMBAJ – WARSZAWA

Mgr inż. STANISŁAW SKRZYDLEWSKI ◆ 3 ◆ KORESPONDENCJA WŁASNA

Widoki się kończą, bowiem samolot nasz leci nad szczelną powłoką chmur. Od czasu do czasu przebijamy ławice Ac. Słońca nie widać, chmury zalegają na różnych wysokościach. Dopiero przed samym Rzymem, podczas schodzenia, samolot natrafia na przerwy między chmurami. W pewnym momencie widać Rzym. Pilot kładzie maszynę w zakręt i ciasno krążąc schodzi w dół. Mimo poważnych rozmiarów samolotu krążenie wypada zupełnie po szybowcowemu. Pod podstawą chmur samolot przechodzi do lotu prostego i wkrótce przyziemia na podwójnym pasie startowym lotniska w Rzymie. Przed samolotem przedstawiciel Air-India International wręcza mi list z zawiadomieniem, że miejsca na dalsze etapy naszej podróży zostały zarezerwowane wg. naszego życzenia oraz że w Zürichu otrzymamy pokoje hotelowe od szwajcarskiego towarzystwa „Swissair".

Udajemy się do hotelu, w którym w październiku mieszkali polscy szermierze i tam też zostawiamy bagaże. Na zwiedzanie starych zabytków jest już za późno — najważniejsze widzieliśmy już w drodze do Indii. Dowiadujemy się o której godzinie odchodzi nasz autobus, robimy małe zakupy i pozwalamy sobie na krótki spacer ulicami. Ruch tutaj ogromny, samochody mkną jak szalone, korzystając w całej pełni z braku ograniczenia szybkości. Skuterów tyle, ile tylko można sobie wyobrazić. Między tym wszystkim imponują swoim spokojem włoscy policjanci. Zatrzymujemy się i podziwiamy ich ruchy. Rzymski policjant nie obraca się sztywno jak przyjęto u nas, lecz gestykuluje w kierunku każdego pojazdu zapraszając uprzejmie, jednemu kiwa ręką, drugiemu głową, a najbliższemu daje znać mrugnięciem oka. Przy tym porusza się z takim wdziękiem, że przypomina raczej baletnicę.

W Rzymie następuje rozstanie z Wandą i Maksi. Na dalszą drogę mamy znowu różne bilety. Tym razem inna jest trasa przelotu, która dla nas prowadzi przez Zürich, a dla koleżanek przez Wiedeń.

Dalszą drogę odbywamy w „Convaire 340" włoskich linii LAI. Samolot wprawdzie tylko dwusilnikowy, ale o nieprzeciętnych własnościach. Zaraz po oderwaniu od ziemi pilot przeszedł na taki kąt wznoszenia, że śmiało mógłby konkurować z szybowcem startującym za wyciągarką. Prędkość przelotowa 440 km/h zupełnie wystarcza, a hermetyczna kabina umożliwia lot ponad warstwą turbulencji. Obydwa włoskie towarzystwa lotnicze, zarówno LAI jak i Alitalia, bardzo troskliwie opiekują się swoimi pasażerami. W kieszeni fotela można znaleźć celofanową torebkę zawierającą mapkę trasy, pocztówkę z samolotem typu „Convair", rozkład lotów, estetyczne prospekty reklamowe towarzystwa, nalepkę na walizkę oraz formularz listowy do spisania osobistych życzeń. Podawane potrawy są również pierwszorzędne. Może świadczyć o tym menu posiłku, który zjedliśmy z apetytem. Złożyły się na niego: porcja pieczonej kury, wędliny, sałatka, bułeczki z masłem, owoce, mała czekolada i keksy. Do tego kawa lub herbata — do wyboru.

Przed nami roztacza się najpiękniejsza panorama, jaką można oglądać w Europie. Dolinę Padu mamy poza sobą i coraz bardziej zagłębiamy się nad teren Alp. Włoskie Alpy oraz potężny masyw Berniny pozostają z prawej strony. Przekraczamy granicę Szwajcarii. Jak okiem sięgnąć widać zaśnieżone zbocza gór. Cóż za bogactwo dziko poszarpanych grani i urwistych ścian! Mimo woli przypominam sobie jakich sztuk dokazują nasi taterniści, by znaleźć sobie nowe drogi skalne. Alpy prezentują się nam dzisiaj w cudownych kolorach. Niebo jest zupełnie czyste, błękitne. Góry to iskrzą się w słońcu, to urzekają powagą głębokich, niebieskich cieni. Ale już stewardessa rozdaje cukierki a przed nami widać jezioro Zürichskie. Cukierki lub gumę do żucia otrzymuje się zawsze przed startem i lądowaniem. Służą one nie tyle do osłodzenia pobytu w samolocie, ile zmuszają pasażera do połykania śliny. Nie wie on nawet o tym, że w ten sposób ułatwia sobie zniesienie zmian ciśnienia powietrza. Samolot ląduje i kołuje w stronę nowoczesnego portu lotniczego.

Zürich. Wybudowany przed kilkoma laty nowoczesny port lotniczy mógłby posłużyć za wzór wielu architektom. Poza pięknym i solidnym wykończeniem zadziwia celowością rozmieszczenia pomieszczeń. Pasażer, raz dostawszy się do wnętrza, bez zastanowienia trafia wszędzie tam gdzie powinien coś załatwić. Na każdym kroku widać nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne. Brak ciężkich kolumn, są natomiast szeroko oszklone ściany.

Warto zwrócić uwagę na to co oglądaliśmy na tym lotnisku w drodze do Indii. Przylecieliśmy wtedy samolotem DC-4 z Pragi. Nad miastem zalegała gęsta powłoka chmur. Pewien czas czekaliśmy nad nimi. W międzyczasie widać było jak inny samolot utonął w obłokach. Po nim przyszła kolej na nas. Zobaczyłem ziemię, gdy byliśmy już poniżej 100 m. Widzialność wynosiła od 1 do 2 km. Niewiele sekund później nasz DC-4 dotknął kołami pasa. Ruch na lotnisku był imponujący. Gdy w godzinę później ten sam samolot po kompletnym przeglądzie i zatankowaniu startował z nami do Genewy, przed początkiem pasa hamowały równocześnie „na zakładkę" jeszcze dwie maszyny — „Constellation" i „DC-6". Jakie było moje zdziwienie, gdy podczas rozbiegu zobaczyłem wyłożone na trawie znaki startowe dla samolotów sportowych. Kilka „Piperów" uwijało się, jak pszczoły koło ula. Ciekawe, że np. w takim Stalinogrodzie wstrzymuje się loty klubowe, gdy groźny „Li-2" jest już nad Częstochową, a starty tych samolotów poprzedzane są licznymi wystrzałami z rakietnic.

W biurze „Swissairu" otrzymujemy bon na taksówkę do hotelu. Zürich to bardzo czyste miasto. Zresztą czystość zwraca uwagę również poza miastem. Wszędzie tam wygląda jak w parku. Nie widać wcale dzikich nieużytków.

Szwajcarskie towarzystwo lotnicze „Swissair" także posiada „Convairy" — latają one do Pragi na zmianę z DC-4. Lecimy właśnie jednym z nich i pozostawiliśmy za sobą Monachium. Stewardessa podaje do czytania gazety. Czytamy o krwawych rozruchach w Bombaju, które wybuchły po naszym wyjeździe oraz znajdujemy krótką notatkę:

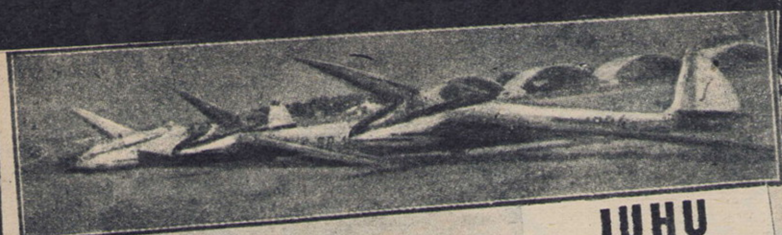
„Samolot British European Airways typu Vickers Viscount obsługujący linię Kair—Ateny—Londyn, który wystartował 19 stycznia z Kairu, eksplodował w pobliżu Aten. Istnieją przypuszczenia, że powodem wypadku był akt sabotażu. Na pokładzie znajdowało się 34 pasażerów".

Początkowo lecieliśmy na wysokości około 2 000 m, teraz wznosimy się wykonując zakręty między chmurami. Wchodzimy nad silne zachmurzenie Sc. Nad nami Ac i Ci. Gdy stewardessa zbiera paszporty, zaczynam obawiać się czy rzeczywiście dolecimy do Pragi. Między chmurami widać góry. Schodzimy. Z niewiadomych powodów samolot zrobił pełne okrążenie i znowu się wznosi. Mimo to kazano zapiąć pasy. Wydaje mi się, że pilot dziwnie unika wejścia w chmury, starając się wyminąć je z boku, lub nawet specjalnie wznosi się by przelecieć nad nimi. Zadanie bardzo trudne, bo chmury zalegają na różnych wysokościach i jest ich bardzo dużo. Wreszcie schodzimy pod podstawę, a wypuszczone podwozie zapowiada lądowanie. Tym razem poszło dobrze, bo lotnisko na którym lądujemy — to rzeczywiście Ruzyně.

Niebawem przylatuje polski „Li-2". Jednak musimy jeszcze długo czekać. Przez kilka godzin oglądamy krótkometrażowe filmy w portowym kinie. Widzimy także film z czechosłowackich krajowych zawodów szybowcowych. W końcu dowiadujemy się, że samolot odleci dopiero jutro rano. Przyczyną zwłoki jest zbyt silny wiatr, a wg. późniejszych informacji — balony wysyłane w tym kierunku przez „Wolną Europę". Wyjaśnia to również dziwne manewry szwajcarskiego samolotu.

Na noc zostajemy ulokowani w specjalnym hotelu tranzytowym. Niestety, brak wiz nie pozwala nam na obejrzenie miasta. Pocieszam się tym, że przymusowy „areszt" w hotelu dobrze zrobi mi na przeziębienie. Mimo łagodnej zimy, klimat w Europie jest znacznie chłodniejszy niż indyjski.

Rano wsiadamy do samolotu „Li-2". Wnętrze jego jest bardzo zaniedbane. Mimo woli zwracają uwagę obdrapane ściany, wytarte fotele, zużyte urządzenia. Przydałby się remont. Za to śniadanie zakropione koniakiem, podawane na tacach z plastyku z wytłoczonymi inicjałami PLL „Lot", smakuje bardzo dobrze. Lecimy nad chmurami. Z lewej strony nad Karkonoszami widać słaby układ falowy. Podróż przebiega spokojnie, jedynie przed lądowaniem samolot natrafia na silną turbulencję. Migają znane hangary, maszyna przyziemia, kołuje i zatrzymuje się przed Centralny Portem — Okęcie. Jesteśmy na miejscu. Tak bogata w niezapomniane wrażenia podróż — jest zakończona.



જુહુ વીમાની મથકે થયેલા ગ્લાઈડરના વીવીધ પ્રયોગો

મુંબઈ, તા. ૭મી જાનેવારી — વિભિન્ન પ્રકારના ગ્લાઈડરોની શકિત પ્રદર્શિત કરતા પ્રયોગો જુહુ વિમાની મથકે આજે સાંજે ક્. મેકસમીલીયાના અને વિશ્વ ગ્લાઈડીંગ રેકોર્ડ ધરાવનાર શ્રી એડવર્ડ મકુલાએ રજુ કર્યા હતા.

લાવી પાછું ઉંચે લઈ જવાની ક્રિયાએ જોનારના હૃદય ઉંચા કરી દીધા હતા. મુંબઈ પ્રધાન મંડળના સભ્યો શ્રી. વાય બી. ચવ્હાણ અને શ્રી એમ. એન. નાયક નિંબાલકર અને શેરીફ સરદાર

JUHU AERODROME
on Saturday, 7th January, 1956 at 4 P.M.
The Star Polish Glider Pilots, Winners of Gold Medals and diamonds will participate.
...LL ARE CORDIALL... ...THE PUBL...

...he Statesm...
...orporating and directly descended from THE FRIEND OF INDIA —...
...ISHED SIMULTANEOUSLY FROM CALCUTTA ...
DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 24, 1955
...TED IN
GLIDER DISPLAY



PRASA HINDUSKA O POLSKIM SZYBOWNICTWIE

INDIE są wielkim krajem. Obszar ich jest niemal dziesięć razy większy od Polski, a ludność blisko piętnaście razy liczniejsza. O tej wielkiej republice, która sześć lat temu — po wiekowej zależności — uzyskała samodzielność, wiemy niewiele. Bliższych szczegółów dowiadujemy się przy okazji oficjalnej podróży premiera Nehru po Europie czy też radzieckich przywódców do Indii.

Równie mało lub znacznie mniej wiedzą mieszkańcy Indii o naszym kraju. Stan ten jednak ulega szybkiej zmianie — rozwijają się wzajemne przyjacielskie stosunki między naszymi krajami, narody Indii i Polski poznają się coraz lepiej, wzrasta wymiana towarowa, zacieśniają się więzy kulturalne. Niejednokrotnie bywa tak, że jedna udana impreza artystyczna czy sportowa staje się wielką okazją dalszego zbliżenia.

Tak właśnie było na przełomie ubiegłego i obecnego roku. Do Indii udała się pięcioosobowa grupa naszych pilotów szybowcowych: W. Szemplińska, M. Czmielówna, E. Makula, St. Skrzydlewski, J. Nowotarski i Wieczorek. W listopadzie nasi piloci dali pokaz lotów i akrobacji szybowcowej w New Delhi w obecności premiera Nehru, w styczniu zaś w Juhu pod Bombajem. Wielotysięczne tłumy podziwiały pokazy. Przez wiele tygodni nazwiska polskich pilotów nie schodziły ze szpalt gazet, przy okazji zaś hinduscy czytelnicy dowiedzieli się bardzo wiele nie tylko o naszym sporcie lotniczym, lecz również i całym naszym kraju, o jego pracy nad przebudową gospodarczą i społeczną.

W Indiach na okres 15 lat od chwili nadania konstytucji samodzielnego państwa (wchodzącego jednak w skład wspólnoty brytyjskiej) — język angielski jest obok hinduskiego językiem urzędowym. Nie należy więc dziwić się, że wśród tytułów dzienników hinduskich, które tu podajemy tak wiele jest „Times'ów", „Heraldów" itp. One to — zarówno angielskie, jak i hinduskie: Daily News, Times of India, The Illustrated Weekly of India, Hindustan Standard, Statesman, Indian Express, The Searchlight, Tribune, Indian Nation, National Herald, The Sunday Standard, Aryavarta, Armita Bazar Patrika, Bombay Samachar i inne zamieściły wiele artykułów na temat naszych szybowników.

Szczególnie dużo miejsca poświęcono wywiadom z W. Szemplińską i M. Czmielówną, omawiając szeroko ich sylwetki sportowe oraz warunki w jakich żyją, pracują i odpoczywają kobiety w Polsce. Przy okazji prasa hinduska apelowała o zwiększenie zainteresowania szybownictwem, o stworzenie odpowiednich warunków, w których młodzież hinduska mogłaby w większym stopniu poświęcać się temu sportowi.

Zainteresowanie szybownictwem znalazło również swój wyraz w parlamencie, w którym przedyskutowano perspektywy rozwoju tej dziedziny i postanowiono stworzyć dwa nowe ośrodki szybowcowe w Allahabadzie i Bengalore. Dotychczas istniały dwie takie placówki w Delhi i Poona. W ten sposób istniejące od 1931 r. Towarzystwo Szybowcowe, założone przez grupę entuzjastów, otrzyma mocniejsze podstawy swej działalności i będzie mogło się rozwijać dzięki pomocy państwa, która dotychczas była zbyt mała.

Nie trzeba dodawać, że prasa hinduska przyniosła wiele słów szczerego podziwu dla umiejętności naszych szybowników. Sensacją dnia stał się lot Wandy Szemplińskiej, która na dwumiejscowym Bocianie miała premiera Nehru jako pasażera. W czasie pokazu ambasador PRL w Indiach Grudziński przekazał premierowi Nehru ów szybowiec jako dar rządu polskiego.

Pokłosie kilkutygodniowego pobytu naszych szybowników w Indiach jest bogate. Wizyta ta z całą pewnością przyczyniła się do dalszego zbliżenia między obu narodami. (d)

TYTUŁY NIEKTÓRYCH ARTYKUŁÓW I REPORTAŻY

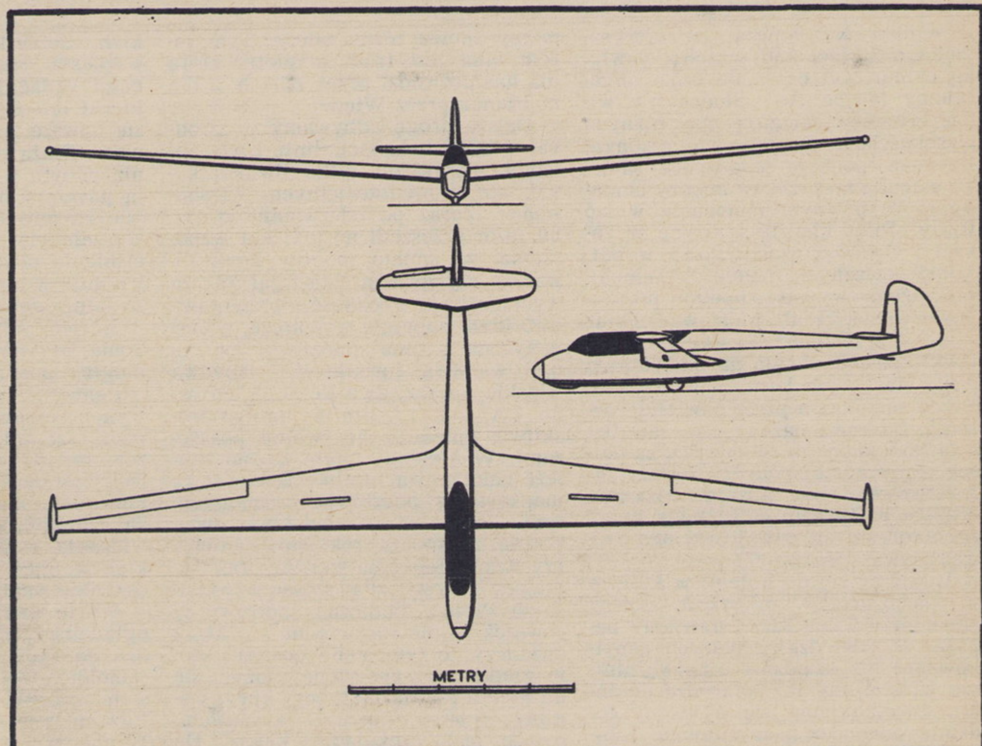
The Illustrated Weekly of India	— CZOŁOWA PILOTKA SZYBOWCOWA ŚWIATA
Hindusthan Standard	— POLSCY MISTRZOWIE SZYBOWNICTWA W DELHI
	— AKROBACJA W WYKONANIU POLSKICH LOTNIKÓW
	— NEHRU ODBYWA LOT NA SZYBOWCU I OTRZYMUJE GO W PODARUNKU
	— „MAXI" SŁYNNA POLSKA PILOTKA
Sunday Standard	— NA LOTNISKU W JUHU POLSCY SZYBOWNICY ZACHWYCILI TŁUMY MIESZKAŃCÓW BOMBAJU
The Times of India	— TŁUMY MIESZKAŃCÓW DELHI ZACHWYCONE KUNSZTEM POLSKICH PILOTÓW
National Herald	— SZYBOWNICTWO W POLSCE LUDOWEJ

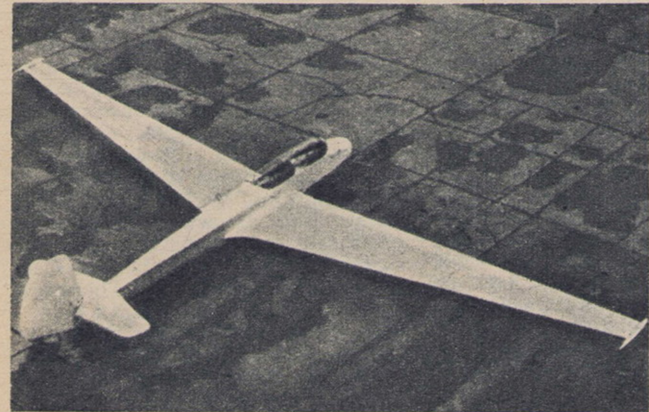
DWUMIEJSCOWY SZYBOWIEC WYCZYNOWY NRF „KRANICH III"

NAZWA tego szybowca sugeruje, iż jest on dalszą ewolucją znanego w całej Europie dwumiejscowego szybowca wyczynowego „Kranich II" konstrukcji inż. Jacobsa. W rzeczywistości „Kranich III", poza konstruktorem i bardzo ogólnymi założeniami, niewiele ma wspólnego ze swym poprzednikiem i może być uważany za zupełnie nową konstrukcję, opracowaną na podstawie doświadczeń eksploatacyjnych z szybowcem „Kranich II", z uwzględnieniem wymagań postępu technicznego.

„Kranich III" jest średniopłatem o bardzo niskiej budowie. Skrzydło o obrysie trapezowym, silnie zwężone na końcach, nie posiada załamań, tak charakterystycznych dla sylwetki „Kranicha II". Zastosowano w nim profil wypróbowany na szybowcu „Weihe", który ciągle jeszcze jest wzorem dla wielu konstruktorów na Zachodzie. Krawędź natarcia skrzydła jest prostopadła do osi podłużnej szybowca. Końce skrzydła zaopatrzone są w „krople". Służą one jako podpory i uchwyty zarazem, a przytem wpływają korzystnie na aerodynamikę skrzydła. Konstrukcja skrzydła — jednodźwigarowa (dźwigar skrzynkowy), z krótkim skośnym dźwigarkiem pomocniczym. Pasy dźwigara wykonane są z drewna brzozowego. Montaż skrzydeł następuje za pomocą 3 sworzni. Hamulce aerodynamiczne — wysuwne (typ Schempp-Hirth) umieszczone są bezpośrednio za dźwigarem.

Kadłub posiada szkielet spawany z rur stalowych, co sprzyja długowieczności szybowca i bezpieczeństwu załogi w razie wypadku, a oprócz tego ułatwia wykonanie napraw. Kadłub jest pokryty płótnem. Miejsca załogi usytuowane są jedno za drugim. Dostęp do kabin — z przodu. Obydwie kabiny nakryte są wspólną limuzyną, umocowaną na zawiasach. Mimo znacznych rozmiarów, oszklenie limuzyny wykonane jest z jednego kawałka plexi. Każda kabina posiada swoją tablicę przyrządów oraz komplet urządzeń sterowniczych. Drążki sterowe mogą być łatwo wyjmowane. Między pierwszą a drugą kabiną, a także po obu stronach tylnej kabiny znajdują się bagażniki podręczne. Drugi pilot siedzi nieco przed środkiem ciężkości szybowca (w locie), jednak szybowiec nie wymaga żadnego dodatkowego wyważenia. Kółko umieszczone jest za środkiem ciężkości, skutkiem czego szybowiec wspiera się na ziemi na przedniej płozie szczątkowej. Na żądanie szybowiec dostarczany jest również z normalną płozą (zamiast kółka) i pomocniczym podwoziem dwukołowym, odrzucanym po starcie.





„Kranich III" posiada normalny zaczep przedni do lotów za samolotem oraz dwuczłonowy zaczep boczny do startu za wyciągarką.

Dane techniczne: rozpiętość — 18,3 m, długość — 9,08 m, maksymalna wysokość kadłuba — 1,12 m, maksymalna szerokość kadłuba — 0,58 m, wydłużenie — 16, powierzchnia nośna — 21,0 m², ciężar własny — 320 kG, ciężar w locie — 520 kG, obciążenie powierzchni — 25,0 kG/m².

Osiągi: doskonałość — 31, minimalna prędkość opadania — 0,7 m/sek, prędkość minimalna — 50 km/h.

Mimo dużej rozpiętości „Kranich III" odznacza się dobrą skutecznością lotek i zwrotnością. W stanie przeciągniętym zachowuje wystarczającą sterowność. W korkociąg wchodzi dość trudno i wychodzi z niego samoczynnie po jednej zwitce. Wychylenie hamulców ułatwia wykonanie korkociągu.

„Kranich III" jest w zasadzie przeznaczony do lotów wyczynowych, lecz dzięki dużej żywotności konstrukcji (stalowy kadłub!) i korzystnym własnościom pilotażowym znajduje szerokie zastosowanie również do szkolenia na dwusterze. W szybowcowych mistrzostwach świata w r. 1952 w Hiszpanii szybowce tego typu obsadziły 2 i 3 miejsca w klasie dwumiejscówek. W r. 1954 załoga francuska Dauvin/Couston ustaliła na szybowcu „Kranich III" światowy rekord długotrwałości lotu w klasie szybowców dwumiejscowych — 57 h 10 min.

Szybowce „Kranich III" produkowane są seryjnie przez wytwórnię Focke-Wulf w Bremie.

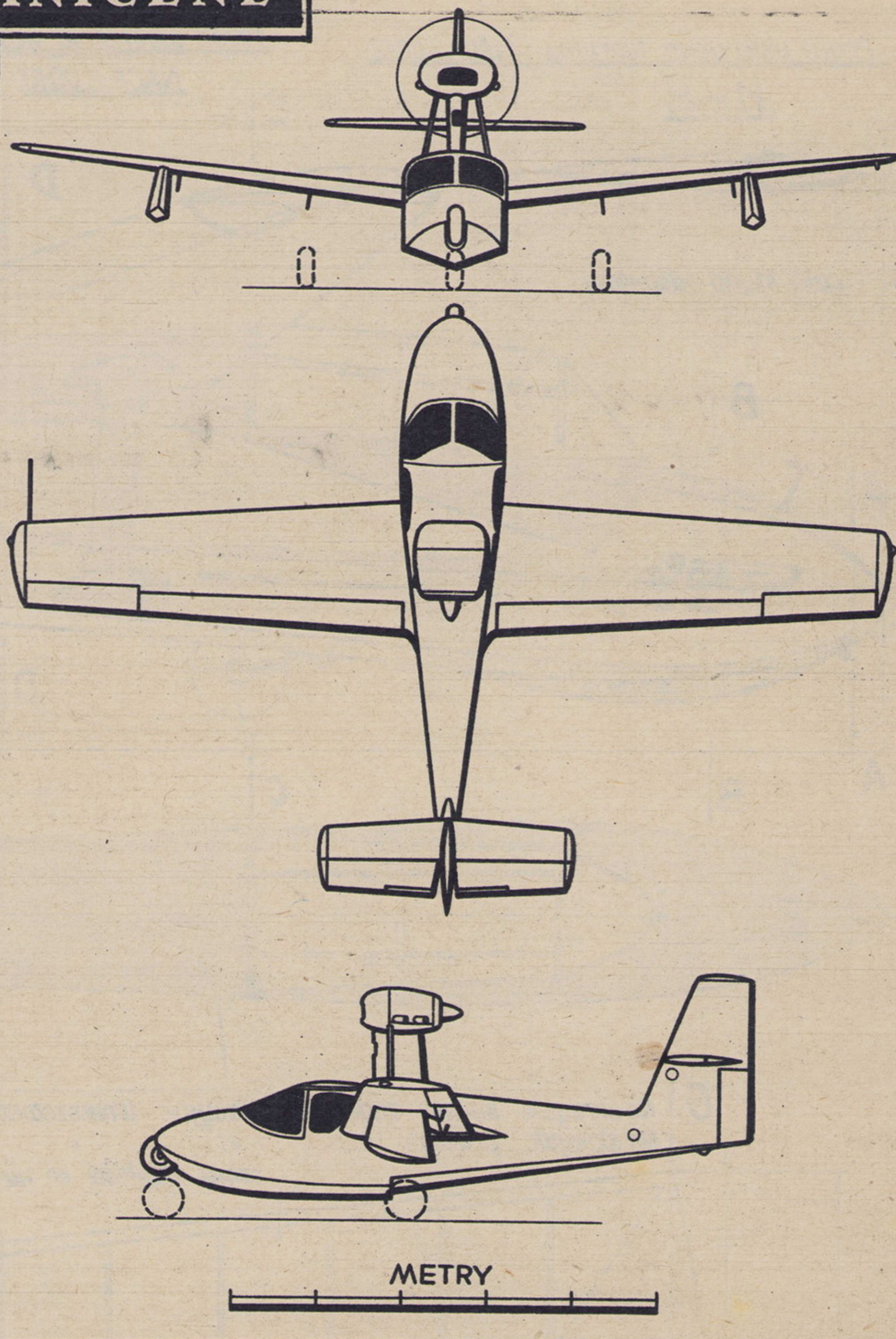
A. Z.



Amfibia C-1 „Skimmer“ w locie.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	—	10,37	m
Długość	—	7,16	m
Wysokość	—	2,68	m
Powierzchnia nośna	—	14	m²
Wydłużenie	—	7,7	
Ciężary:			
Ciężar własny	—	635	kG
Ciężar w locie	—	952	kG
Obciążenie powierzchni	—	68	kG/m²
Obciążenie mocy	—	6,35	kG/KM
Osiągi:			
Prędkość maksymalna	—	204	km/h
Prędkość przelotowa	—	185	km/h
Prędkość minimalna	—	80	km/h
Prędkość wznoszenia	—	4	m/sek
Pułap	—	4 500	m
Zasięg	—	1 120	km



AMFIBIA C–1

USA

ZASADNICZĄ cechą amfibii czyli samolotu ziemnowodnego jest zdolność do lądowania i startu zarówno z ziemi jak i z wody. Wodnosamolot musi łączyć w sobie dobre własności hydrodynamiczne z aerodynamicznymi. Amfibia jest wodnosamolotem zaopatrzonym dodatkowo w podwozie i to z reguły wciągane. Oczywiście powoduje to poważne trudności i komplikacje w konstrukcji, odbijające się ujemnie na ciężarze całkowitym i kosztach budowy samolotu. Pomimo to amfibia posiada wielu gorących zwolenników. Przyczyna leży tu niewątpliwie w jej atrakcyjności jako środka komunikacji czy turystyki w krajach i okolicach obfitujących w jeziora i rzeki oraz wzdłuż wybrzeży morskich.

Przykładem lekkiej amfibii turystycznej o nowoczesnych kształtach i stosunkowo dobrych osiągach jest samolot „Skimmer“ zbudowany przez małe zakłady „Colonial Aircraft Co“ założone w USA przez grupę pięciu inżynierów z MDB Thurston'em na czele. Prototyp tego ciekawego samolotu został oblatany jeszcze w 1948 roku. Od tej pory samolot przeszedł pełne próby fabryczne i homologacyjne, uzyskał orzeczenie stwierdzające pełną przydatność i dopuszczające go do budowy seryjnej.

Colonial C-1 „Skimmer“ jest jednosilnikowym trzymiejscowym wolnonośnym średniopłatem — amfibią zbudowaną w układzie łodzi latającej i przeznaczoną do bliskiej komunikacji i turystyki.

Konstrukcja całkowicie metalowa. Skrzydło dwudzielne o obrysie trapezowym odznacza się dużym wzniosem. Poza lotkami na krawędzi spływu skrzydła zabudowane są szczelinowe klapy o nisko położonej osi obrotu. Klapy zajmują ponad 2/3 rozpiętości płata.

Kadłub stanowi całość z podłodziem o pojedynczym stopniu. W poszerzonej części kadłuba, przed płatem, mieści się kabina załogi osłonięta oszkloną limuzynką. W kabinie znajdują się trzy fotele: dwa z przodu obok siebie, trzeci poprzeczny z tyłu.

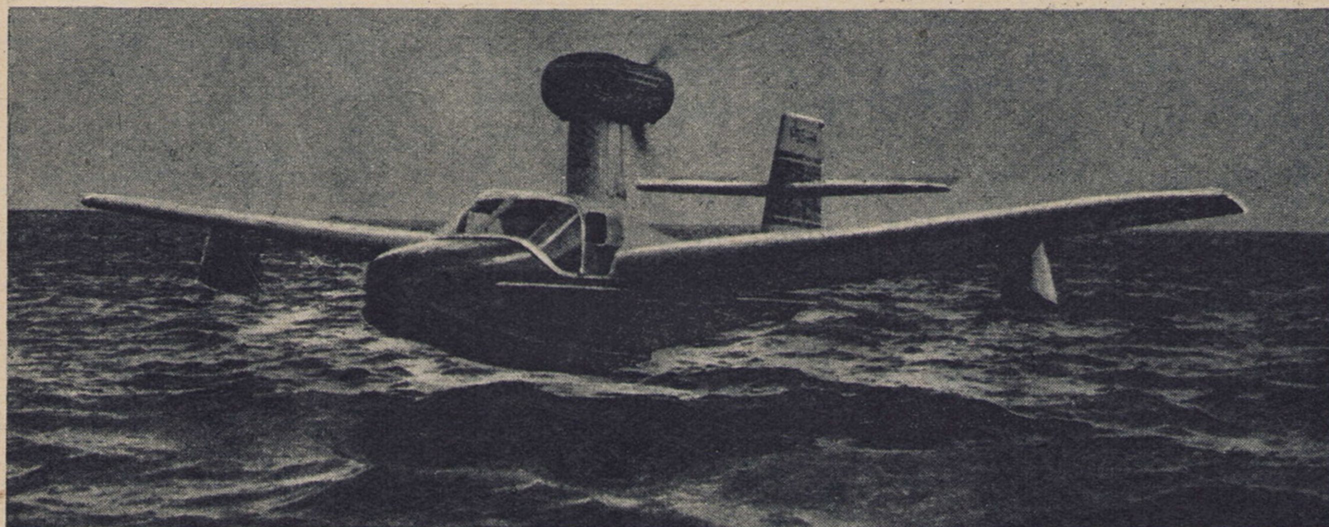
Przednie miejsca wyposażone są w urządzenia sterowania (dwuster). Tablica przyrządów pokładowych — wspólna. Kadłub w tylnej części zwęża się silnie przechodząc w wysoki statecznik pionowy. Ster kierunku o niewielkiej stosunkowo powierzchni osadzony jest w wycięciu w dolnej części statecznika pionowego i podczas wodowania służy jako ster wodny.

Usterzenie poziome, o trapezowym obrysie zabudowane jest mniej więcej w połowie wysokości statecznika pionowego. Ster wysokości zaopatrzony jest w klapki wyważające sterowane z kabiny załogi.

Podwozie trójkołowe, z kołem przednim. Podwozie główne o goleniach kolanowych wyposażonych w krótkie amortyzatory olejowe (pracujące tylko na ściskanie) chowane jest w locie w skrzydła w kierunku do kadłuba. Koło przednie, zabudowane pod dziobem łodzi, chowa się w locie tylko częściowo, tak, że prawie pół koła wystaje z kadłuba do przodu. Na końcu kadłuba znajduje się niewielki zderzak ogonowy. Do utrzymania stateczności na wodzie służą dobrze oprofilowane pływaki wspornikowe osadzone pod skrzydłami.

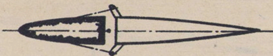
Napęd samolotu stanowi czterocylindrowy silnik o układzie płaskim typu Lycoming O-320 o mocy 150 KM, napędzający śmigło pchające. Silnik umieszczony jest w dobrze oprofilowanej gondoli o przekroju eliptycznym i zabudowany nad kadłubem na wysokim opływowym wsporniku, podpartym dodatkowo zastrzałami po obu stronach.

Inż. J. Ś.

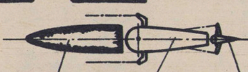


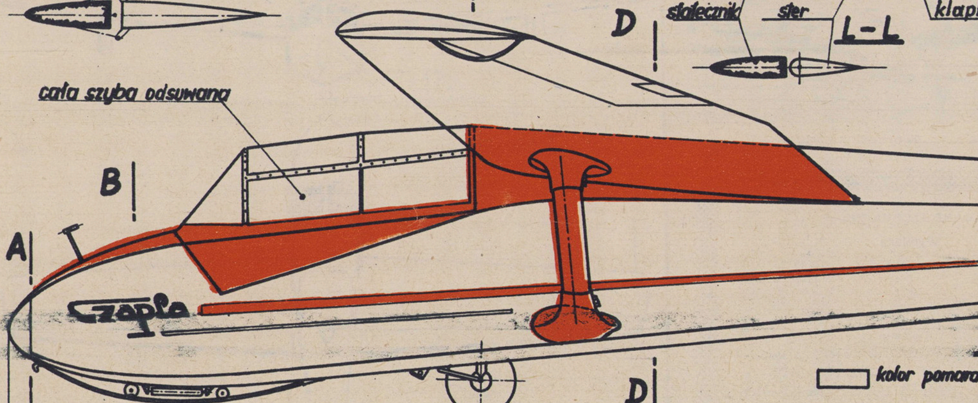
Prototyp amfibii seryjnej XC-1 „Skimmer“ na chwilę przed wodowaniem.

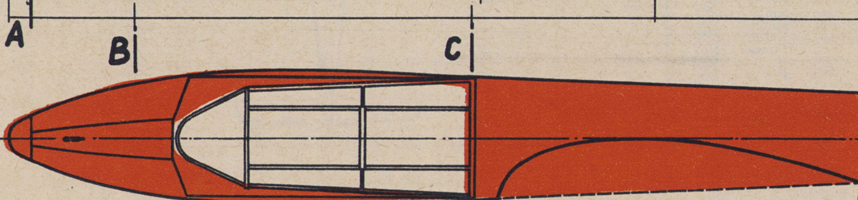
Profil usterzenia kierunku: NACA-0012



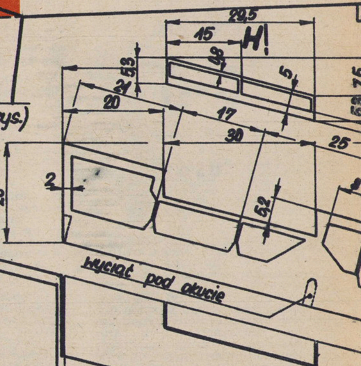
Profil usterzenia wysokości
NACA-0010







G Na skrzydle lewym znaki rejestracyjne umieszczono pod spodem (patrz rys.)
Na skrzydle prawym " " " na wierzchu (w tej samej odległości co na skrzydle lewym)



SP-1200

72,5

72,5

34

8,5

2

12 × 16 = 492

9

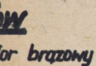
G

H

320

D-D   E-E

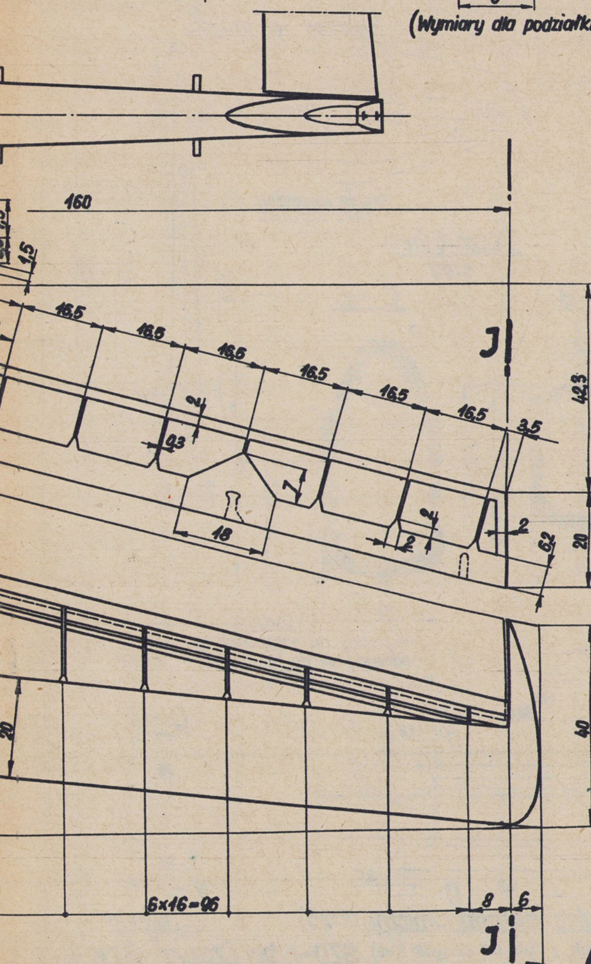
SZD- 10 bis

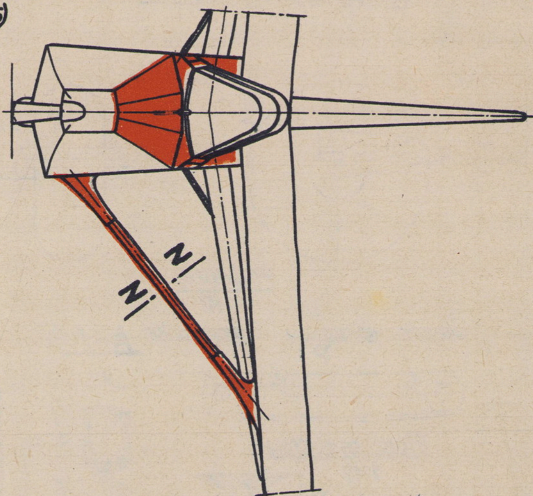


...lor brązowy

N-N

(Wymiary dla podziałki 1:25)





Cały szybowiec malować na kolor pomarańczowy. Napis „Czapla", emblemat, zastrzały, szkielet limuzyny, oraz miejsca zaznaczone na rysunku na kolor brązowy. Znaki rejestracyjne na kadłubie i na skrzydłach na kolor granatowy.

Rysunek składa się z 2 arkuszy

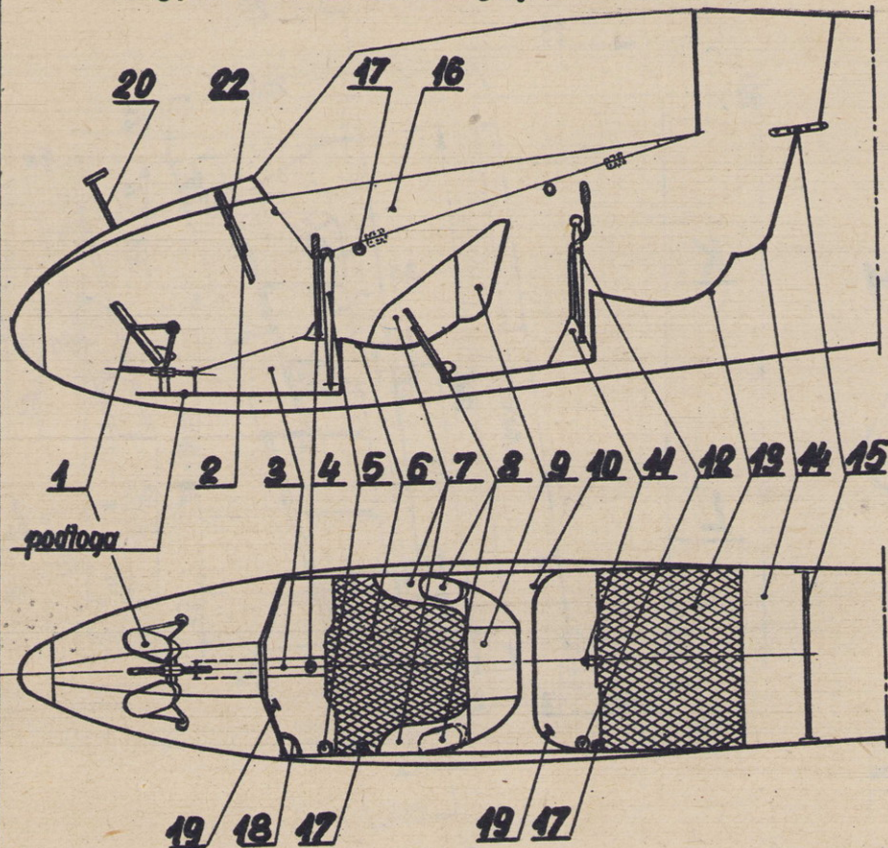
Kreślił	A. Błasik	Podziałka: 1:25 ; 1:10
Data	15. 12. 1955	

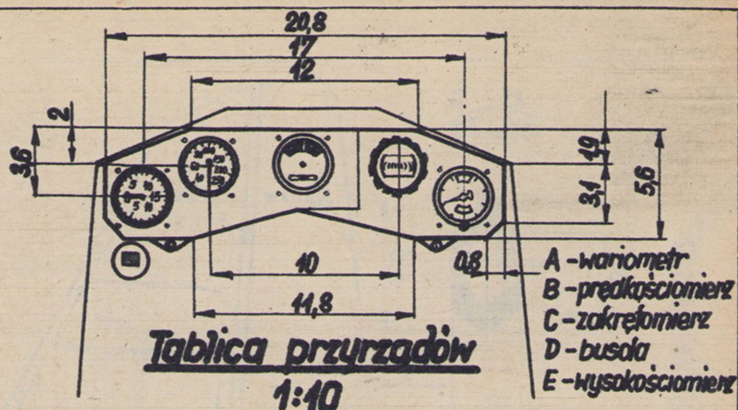
Model redukcyjny dwumiejscowego szybowca szkolnego

SZD-10bis „Czapla"

Ark. 1

Wyposażenie kabiny pilota (1:25)



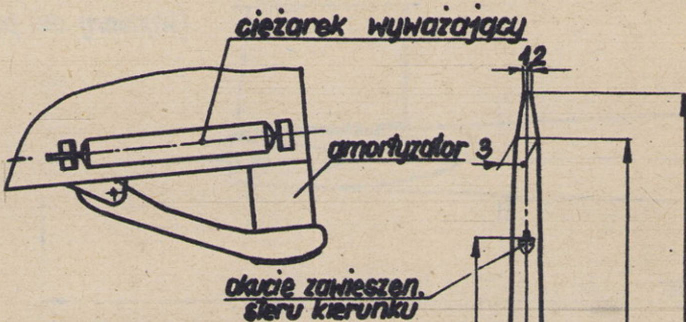


Tablica przyrządów 1:40

1- pedały przednie
2- tablica przyrząd
3- osłona
4- drążek sterowy
5- dźwignia hamulca
6- siodełko przednie
7- osłona tylnych pedałów
8- pedały tylne
9- oparcie pilota przedniego
10- uchwyt
11- drążek sterowy
12- dźwignia hamulca
13- siodełko tylne
14- oparcie pilota
15 regulator oparcia
16- drzwiczki
17- napęd klapki wyważ.
18- uchwyt
19- rączka wyczepu
20- dysza Venturi
21- wskaźnik odczep.
22- ścianka

3,5
12

Wznios skrzydeł i usterzenia wysokości



Podwozie
1:10

Płoza tylna
4:40

B-B

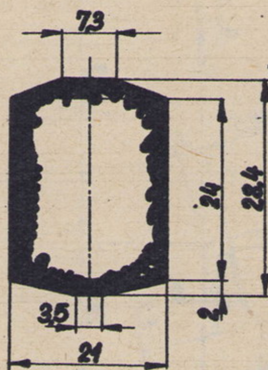
C-C

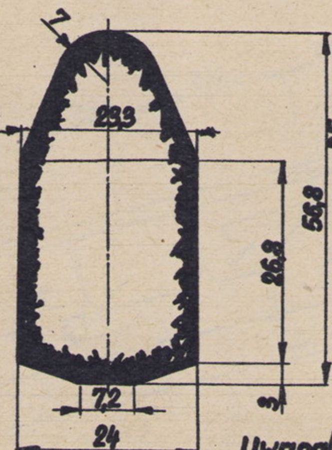


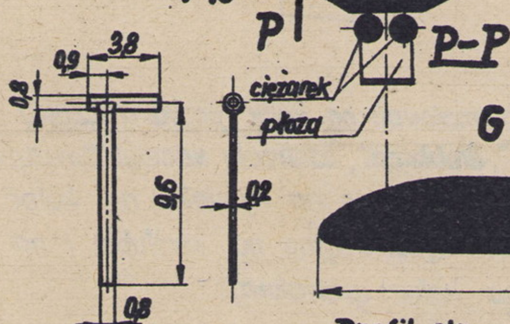
Płoza przednia
1:10

A-A

3
11
13
2
1,2
9,8







G-G



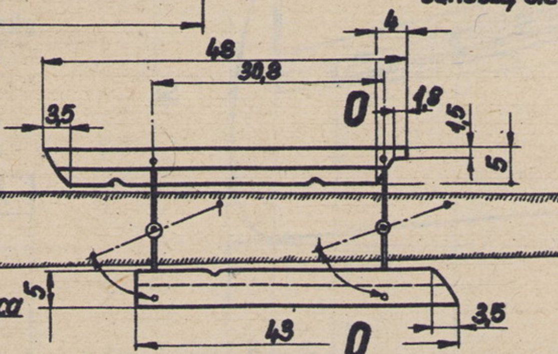
Profil skrzydła: G-549

Uwaga!
Wymiary na wszystkich szczegółach odnoszą się do rys. w skali 1:25.

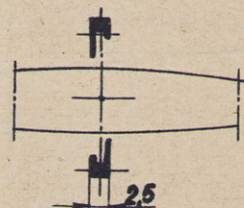
Dyszka Venturi
1:10

H-H





O-O



Hamulec aerodynamiczny (1:25)
(Widok z tyłu na skrzydło lewe)

SZD-10bis „Czapla" Ark. 2

Poczta Lotnicza Skrzydlatej Polski

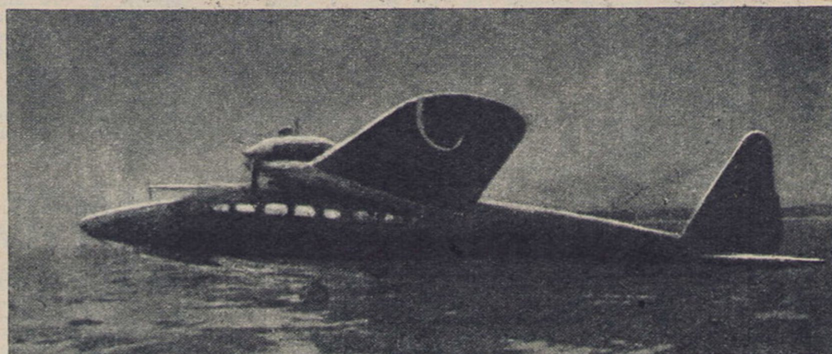
MNIEJ ZNANE SAMOLOTY ZSRR

Nasz czytelnik W. KRAJEWSKI ZE ZGIERZA zapytuje czy Mikołaj Polikarpow konstruktor „Po-2" budował również motoszybowce.

Jako odpowiedź zamieszczamy po raz pierwszy zdjęcie jednego z motoszybowców tegoż konstruktora. Był on przeznaczony do transportu ludzi i ładunków w czasie ostatniej wojny.

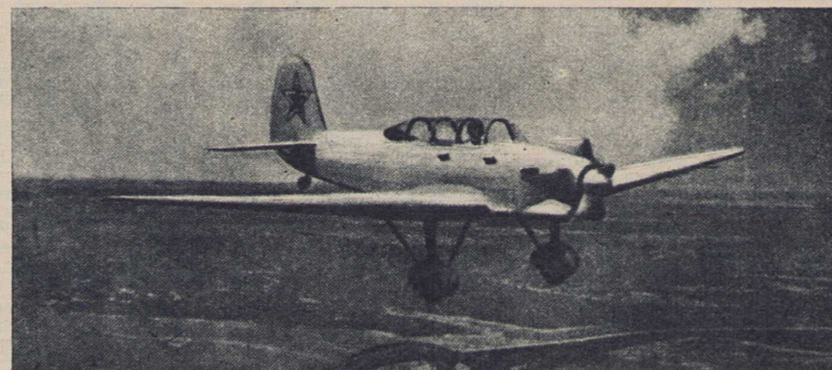
Inny czytelnik prosi nas o zdjęcie samolotu, który był poprzednikiem popularnego dziś „Jak-a 18". Niżej zamieszczamy zdjęcie prototypu „Jaka" z podwoziem stałym z okresu pierwszych lat powojennych.

Foto: „Krylia Rodiny" — Moskwa 1954



▲ Motoszybowiec Polikarpowa

Samolot Jakowlewa ▼



LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE (3)

KLASA C, obejmująca rekordy samolotowe, jest najobszerniejszym działem rekordów lotniczych rejestrowanych przez FAI. Z uwagi na bardzo dużą różnorodność konkurencji rekordowych tej klasy, a także w związku z licznymi zmianami regulaminowymi jakie następowały po sobie w odniesieniu do ustanawiania i rejestrowania rekordów w tej klasie, ograniczymy się do przedstawienia aktualnego stanu tabeli. Odtwarzanie rozwoju poszczególnych wyników rekordowych zajęłoby zbyt wiele miejsca i zaciemniłoby właściwy obraz, gdyż wymagałoby uwzględnienia zarówno dawnych jak i obecnych kryteriów klasyfikowania rekordów. Na przykład samoloty lekkie, klasyfikowane obecnie według całkowitego ciężaru w locie, były dawniej klasyfikowane według pojemności komór sprężania silników. Zachowanie ciągłości w przedstawieniu ewolucji poszczególnych rekordów tej klasy jest więc nawet niemożliwe.

KLASA C — SAMOLOTY

I GRUPA — SAMOLOTY Z SILNIKAMI O DZIAŁANIU CAŁKOWICIE LUB CZĘŚCIOWO BEZPOŚREDNIM (RAKIETOWE, ODRZUTOWE ITP)

Odległość w linii prostej

Elżbieta Boselli (Francja) na samolocie Mistral, z silnikiem Hispano-Suiza „Nene", na trasie: Creil — Agadir, dnia 1.3. 1955 r.

2 331,220 km

Odległość w obwodzie zamkniętym

Elżbieta Boselli (Francja) na samolocie Mistral, z silnikiem Hispano-Suiza „Nene", na trasie: Mont de Marsan — Oran — Mont de Marsan, dnia 21.2. 1955 r.

1 839,700 km

Wysokość

W. Frame Gibb (Wielka Brytania) na samolocie Electric „Canberra" z silnikiem Bristol „Olympus", z lotniska Filton (Bristol), dnia 4.5.1954 r.

19 406 m

Prędkość na bazie 3 km (wysokość ograniczona)

J. B. Verdin (USA) na samolocie Douglas — delta XF4D, z silnikiem Westinghouse, w miejscowości Salton Sea (Kalifornia), dnia 3.10.1953 r.

1 211,746 km/h

Prędkość na bazie 15—25 km (wysokość nieograniczona)

F. K. Everest (USA) na samolocie North American YF-100, z silnikiem Pratt et Whitney, w Salton Sea (Kalifornia), dnia 29.10.1953 r.

1 215,298 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

R. O. Rahn (USA) na samolocie Douglas-delta XF4D, z silnikiem Westinghouse, w miejscowości Edwards (Kalifornia) dnia 16.10.1953 r.

1 171,788 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km

J. R. Arenstrong (USA) na samolocie North American F86-H, z silnikiem General Electric J-73GE-3, w miejscowości Vandalia (Ohio), dnia 3.9.1954 r.

1 045,206 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

A. H. M. Neij (Szwecja) na samolocie SAAB S-29, z silnikiem de Haviland „Ghost", na trasie: Nyköping — Natra — Nyköping, dnia 23.3.1955 r.

900,660 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 2 000 km

J. Hancock (USA) na samolocie Lockheed P-80, z silnikiem GE-1-40, na trasie: Wright Field — Dayton — Ohio, dnia 19.5.1946 r.

708,592 km/h

Prędkość osiągania określonej wysokości

R. Bellingham Prickett (Wielka Brytania) na samolocie Gloster Meteor MK-8-WA 820, z silnikami Armstrong Siddeley Sapphire MK-2, z lotniska Moreton Valence (Gloucestershire), dnia 31.8.1951 r.

3 000 m — 1 min 15,5 sek
6 000 m — 1 min 50,0 sek
9 000 m — 2 min 27,0 sek
12 000 m — 3 min 09,5 sek

II GRUPA — SAMOLOTY Z SILNIKAMI O DZIAŁANIU POŚREDNIM (TŁOKOWE, TURBINOWE ITP.)

Odległość w linii prostej

T. D. Davis z załogą (USA) na samolocie Lockheed P-2, z silnikami Wright R-3350, na trasie Perth (Australia) — Columbus (Ohio), w dniach 29.9 — 1.10.1946 r.

18 081,990 km

Odległość w obwodzie zamkniętym

Lassiter i W. J. Valentine z załogą (USA) na samolocie Boeing B 29-4, z silnikami Wright R-3350-57A, na trasie: Me Dill Field — Tampa (Floryda) w dniach 1—3.10.1947 r.

14 249,656 km

Wysokość

M. Pezzi (Włochy) na samolocie Caproni-161 bis, z silnikiem Piaggio XI R.C., w miejscowości Montecelio, dnia 22.10. 1938 r.

17 083 m

Prędkość na bazie 3 km (wysokość ograniczona)

F. Wendel (Niemcy) na samolocie Messerschmitt BF-109 R, z silnikiem DB-601 w Augsburgu, dnia 26.4.1939 r.

755,138 km/h

Prędkość na bazie 15—25 km (wysokość nieograniczona)

Jacqueline Cochran (USA) na samolocie North American P-51, z silnikiem Rolls-Royce „Merlin", w Indio (Kalifornia), dnia 9.4.1951 r.

747,339 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

Jacqueline Cochran (USA) na samolocie North American P-51, z silnikiem Rolls-Royce „Merlin", w Coachella Valley (Kalifornia) dnia 10.12.1947 r.

755,668 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km

Jacqueline Cochran (USA) na samolocie North American P-51, z silnikiem Rolls-Royce „Merlin", na trasie: Desert Center — Monut Wilson (Kalifornia), dnia 29.12.1949 r.

703,376 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 1 000 km

Jacqueline Cochran (USA) na samolocie North American P-51, z silnikiem Rolls-Royce „Merlin", na trasie: Flagstaff (Arizona) — Santa Rosa (Kalifornia), dnia 24.5.1948 r.

693,780 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 2 000 km

Jacqueline Cochran (USA) na samolocie North American P-51, z silnikiem Rolls-Royce „Merlin", na trasie: Santa Rosa (Kalifornia) — Santa Fe (Nowy Meksyk), dnia 22.5.1948 r.

720,134 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 5 000 km

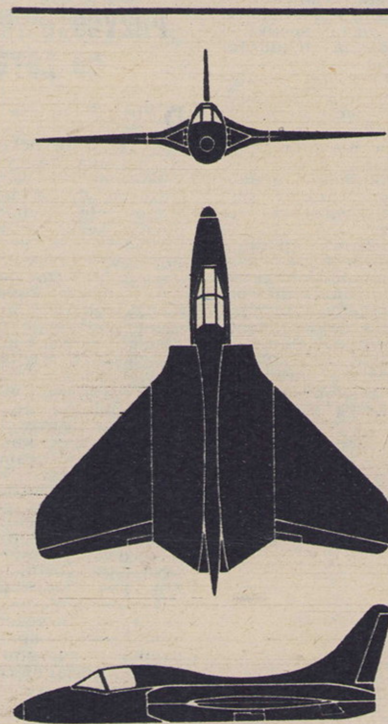
J. Baner z załogą (USA) na samolocie Boeing B-29, z silnikami Wright R-335 23-A, na trasie: Wright Field — Dayton (Ohio), dnia 28.6.1946 r.

544,590 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 10 000 km

Lassiter i W. J. Valentine z załogą (USA) na samolocie Boeing B-29, z silnikami Wright 2 200, na trasie: Wright Field — Dayton (Ohio), w dniach 29—30.7.1947 r.

439,665 km/n



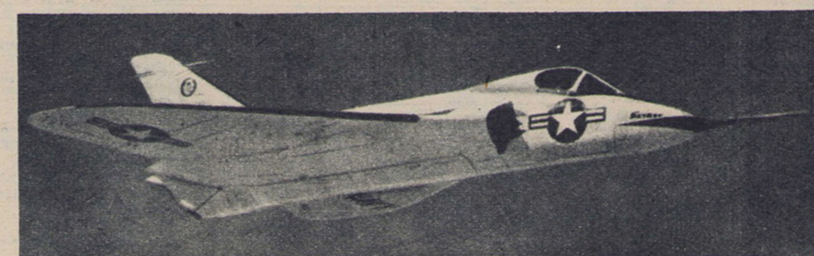
REKORDOWA DELTA XF4D „SKYRAY"

SPEŁNIAJĄC życzenie Teresy Swarowskiej z Kraśnika Fabrycznego, Stanisława Mronkiewicza z Zielonej Góry oraz grupy czytelników z Krakowa zamieszczamy sylwetkę i opis samolotu XF4D, który w 1953 r. był posiadaczem światowego rekordu prędkości FAI, w klasie C.

Samolot jest wyposażony w silnik turboodrzutowy Westinghouse J-40 o ciągu statycznym 3 400 kG bez dopalacza i 4 900 kG z dopalaczem. Dość charakterystyczny jest obrys płata nośnego, wyróżniający się zaokrągleniami na końcach i przy kadłubie. Chwyty powietrza dla silnika w krawędziach natarcia, umieszczone symetrycznie po obu stronach kadłuba. Załoga samolotu — 1 osoba. Kabina wyposażona w fotel katapultowy. Normalna wersja doświadczalna tego samolotu nosi oznaczenie F4D1 i rozwija prędkość max. ok. 1 100 km/h.

Dane techniczne

rozpiętość	—	10,2	m
długość	—	13,3	m
ciężar w locie	—	9 000	kG
prędkość max.	—	1 211,746	km/h
prędkość wznoszenia max.	—	4 000	m/min
czas lotu	—	25 ÷ 45	min



ŻYCIE AEROKLUBÓW

W RELACJI NASZYCH KORESPONDENTÓW

WROCŁAWSKA WIOSNA

Z niemałym zdziwieniem patrzyłam na pracownika straży przemysłowej siedzącego w dyżurce, który wbrew zwyczajowi nie powitał mnie słowem: „przepustka". W pierwszej chwili nie dowierzałam, że na lotnisko Aeroklubu Wrocławskiego można wejść bez przepustki, na uzyskanie której dawniej trzeba było mieć specjalne zlecenie kierownika. Wątpliwości moje rozwiały się, gdy instruktorzy potwierdzili fakt zniesienia przepustek. Temu należy przyklasnąć. Wreszcie sport lotniczy „odtajniony". Wydaje się, że jest to bardzo rozsądny krok, zmierzający do szerszej popularyzacji lotnictwa.

Takich rozsądnych kroków poczyniono w tym roku więcej. Z uznaniem przyjęto decyzję Zarządu Głównego LPŻ o otwarciu sezonu w chwili, gdy sam aeroklub uzna, że jest już przygotowany do lotów. Nie trzeba zatem czekać na przyjazd komisji z ZG, co w roku ubiegłym bardzo opóźniło rozpoczęcie szkolenia i treningu. Dano więc aeroklubom tym samym większą samodzielność, zwiększając jednocześnie ich odpowiedzialność. Właśnie dzięki temu Aeroklub Wrocławski, po przeprowadzeniu kontroli stanu technicznego przez Radę, poprzedzonej dyskusją z kierownikami sekcji — mógł już dnia 15 marca rozpocząć loty. To z kolei wpłynęło na nowy system zawiadamiania pilotów o rozpoczynającym się sezonie. W przeciwieństwie do lat ubiegłych nie trzeba było każdego z nich wzywać pisemnie na lotnisko i przypominać o egzaminach okresowych. Ukazujące się w powietrzu samoloty i szybowce były dla nich najlepszym sygnałem, że czas przyjść do klubu, zdać egzamin i zacząć latać.

Sezon zainaugurowali treningowcy sekcji samolotowej, którzy w latach poprzednich byli najsłabsi w klubie. Przechodzą oni obecnie przeszkolenie na „Junakach" (dotąd latali na „CSS-ach"). Siedmiu spośród nich wykonuje już loty do strefy. Również II eskadra (program 50 godz.) rozpoczęła szkolenie. III — przechodzi w tej chwili przygotowanie naziemne, a I — jeszcze uczy się teorii.

Tak w skrócie przedstawiają się wyniki pierwszych dni pracy (do 29.III.br.) sekcji samolotowej, którą kieruje st. instr. Licewicz.

Jako druga na start wyszła sekcja spadochronowa, w której rej wodzi instr. Bołotowicz przy pomocy instruktora społecznego Babiarza. Z zacięciem rozpoczęte szkolenie pozwalało instr. Bołotowiczowi snuć przypuszczenie, że roczny plan spadochronowy w szkoleniu podstawowym wykonany będzie do maja. Tymczasem zamierzeniu temu stanął na przeszkodzie brak wystarczającej ilości spadochronów oraz spadochroniarni. Mimo to dotychczas siedmiu skoczków zdobyło już III klasę, a piętnastu wykonało już po dwa skoki.

Sekcja szybowcowa, jakkolwiek najpóźniej rozpoczęła loty, nie pozostaje w tyle. Szybownicy ograniczają się na razie do startów za wyciągarką. W ciągu trzech dni wykonali oni około 170 startów, co w sumie dało ponad 20 godzin lotów. Jak na początek — zupełnie nieźle. Należy przypuszczać, że zapał jaki panuje zarówno wśród pilotów jak i kadry z instr. Pawlikiewiczem na czele — nie ostygnie. W roku bieżącym planują oni szeroki udział w całorocznych zawodach „Skrzydlatej" o memoriał Bitnera, mając tym samym ambicję uczestniczenia w IV SMP. Czy zamierzenia te uda im się zrealizować zależeć będzie od dwóch czynników: po pierwsze — od warunków meteorologicznych i po drugie — od ilości sprzętu. : tak skromna ilość szybowców — została ostatnio zmniejszona o dwa („Jaskółka" i „Bocian"), które aeroklub musiał przekazać do nowego ośrodka w Jeżowie.

Trudno więc będzie dwoma „Jaskółkami" i jednym „Bocianem" zaspokoić ambicje pilotów wyczynowych, zwłaszcza, że „Bocian" — zgodnie z nowymi założeniami programu — powinien zabezpieczyć także szkolenie w lotach chmurowych bez widoczności. Prawda, że wyczyny można równie dobrze osiągać na „Musze". Ale przecież „Much" nie można zabierać pilotom trenującym, których jest również spora ilość, a „Much" tylko pięć!

Skoro mowa o wszystkich sekcjach nie można pominąć tej ostatniej, która niedawno powstała, mianowicie — modelarskiej. Przełamane zostały wreszcie lody pomiędzy „małym" i „dużym" lotnictwem. Zaczyna się między nimi współpraca. Modelarze nie przeszkadzają już pilotom. Zgodnie, na jednym lotnisku przeprowadzają obloty swoich modeli.

Sekcja modelarska, która ma także swego przedstawiciela w Radzie Aeroklubu skupia wszystkich modelarzy wyczynowych Wrocławia. Przygotowują się oni obecnie do zawodów ogólnopolskich, co nie przebiega bynajmniej bez trudności. Przede wszystkim cierpią (choroba zdaje się ogólnopolska) na brak materiałów, z dostarczeniem których dziwnie zwleka Dział Zaopatrzenia ZG LPŻ. Poza tym należałoby uregulować wreszcie sprawę ośrodka modelarskiego, który dotychczas podlega pod Zarząd Miejski LPŻ. Jest to pewnego rodzaju dwutorowość, bo przecież ci sami modelarze co są w sekcji pracują także w ośrodku. Jeśli więc powstała sekcja przy aeroklubie, niechże aeroklub kieruje całokształtem jej pracy. Sądzę, że byłoby to bardzo korzystne nie tylko dla modelarzy wrocławskich, ale w ogóle dla modelarstwa, bowiem mają oni bardzo ambitne plany stworzenia ośrodka doświadczalnego. Na to jednak potrzebne są pewne fundusze, którymi obecny ośrodek nie zawsze dysponuje.

Na zakończenie kilka słów o tym, w jaki sposób Aeroklub Wrocławski zabezpieczył sobie dopływ nowych pilotów. Otóż z akcją przyjęć nie było tam wesoło, jak zresztą wszędzie. Przebiegała ona powoli i ospale. Dla jej usprawnienia aeroklub przejął od Zarządu Wojewódzkiego sprawę dokumentacji zgłaszających się kandydatów. Tak więc podania wpływały bezpośrednio do aeroklubu, których ewidencję prowadził wzorowo felczer Kuźbik. Do strony propagandowej — w czym pomagał również Zarząd Wojewódzki, włączyła się cała kadra klubu, zarówno wyszkoleniowa jak i techniczna. Akcja przyjęć bowiem była przedmiotem współzawodnictwa pomiędzy poszczególnymi sekcjami, toteż ambicją każdej z nich było zdobycie jak największej ilości podań od kandydatów.

Metody propagandy są na ogół znane — spotkania z młodzieżą, pogadanki itp. — nie będę więc o nich szerzej mówiła. Warto jednak podkreślić, że w tym właśnie współzawodnictwie wszystkie sekcje pobiła kadra techniczna, której rubryka w skrupulatnie prowadzonym wykresie wykazuje największą ilość podań, podczas gdy w roku ubiegłym zdobyła ona tylko jedno zgłoszenie. Skok ten jest niewątpliwie zadowalający i świadczy o poważnym wzroście poczucia współodpowiedzialności wśród mechaników za całokształt pracy aeroklubu.

Jas

Z NOWYM ZAPAŁEM PRZYSTĘPUJEMY DO PRACY

Po zimowej przerwie lotnisko w Aleksandrowicach zaroiło się znowu młodzieżą. Jak co roku szkolenie pilotażu poprzedziły „nieznośna" teoria i egzaminy kontrolne. Inowacją, a nawet w pewnej mierze eksperymentem — było zorganizowanie oddzielnych kursów dla każdej z grup wyszkoleniowych, przy czym zajęcia teoretyczne z wszystkich przedmiotów prowadził jeden odpowiedzialny za daną grupę instruktor. To odstępstwo od dotychczasowej praktyki zostało podyktowane troską o związanie instruktora z powierzoną mu na cały rok grupą i umożliwieniem mu dokładnego poznania każdego szkolonego pilota. Wyniki egzaminów wykazały na ogół dobre przygotowanie młodzieży do szkolenia praktycznego, spośród której na wyróżnienie zasłużyli kol. kol. W. Matonóg, A. Kanior, E. Waluś i T. Farny.

25 marca odbyło się walne zebranie członków aeroklubu, poprzedzające otwarcie sezonu letniego. Omówiono i przedyskutowano zadania na rok bieżący oraz środki i sposoby usunięcia trudności w realizacji planu wyszkoleniowego. Wiele uwagi poświęcili uczestnicy zebrania trudnościom organizacji dnia lotnego, ze względu na małe wymiary lotniska. Koncepcja odciążenia lotniska przez prowadzenie szkolenia spadochronowego oraz lotów szybowcowych z wyciągarki na terenie Żywca, Kąt, Andrychowa i Goleszowa spotkała się z ogólną aprobatą. Zrealizowanie tej koncepcji przyczyniłoby się również do rozwiązania problemu przyjęć na szkolenie z jakim aeroklub boryka się co roku, ponieważ w tym przypadku „żywa propaganda" lotnictwa sportowego objęłaby swym zasięgiem większą ilość młodzieży.

W dalszym ciągu dyskusji nad planem aeroklubu szeroko podkreślono zagadnienie nasycenia duchem sportowym działalności poszczególnych sekcji oraz zastosowania radia i innych zdobyczy techniki w szkoleniu i sporcie lotniczym.

Po omówieniu najważniejszych zagadnień związanych z realizacją planu odbyły się wybory nowej Rady Aeroklubu, w skład której weszli m. in. znani konstruktorzy SZD i piloci: inż. Kostia, inż. Wielgus, inż. Badura, inż. Skrzydlewski, A. Zientek i T. Góra. Nowowybrani członkowie Rady przystąpili do pracy nad sprawnym pokierowaniem szkolenia i rozwoju sportu lotniczego. Ich długoletnie doświadczenie i umiłowanie lotnictwa pozwala żywić nadzieję, że aeroklub również i w tym roku wywiąże się ze swych zadań.

JAN WINCZO
Bielsko-Biała

INOWROCŁAW PRZYGOTOWUJE SIĘ DO LOTÓW

Dnia 27 marca br. w sali Powiatowego Domu Kultury w Inowrocławiu odbyła się narada kadry z pilotami aeroklubu i aktywem społecznym. Celem jej było podsumowanie wyników za ubiegły sezon i wyciągnięcie wniosków na przyszłość, na podstawie zauważonych niedociągnięć. Obecny na naradzie prezes Zarzadu Wojewódzkiego LPŻ Suchy z uznaniem podkreślił nasze osiągnięcia, zachęcając do podjęcia jeszcze większych wysiłków.

W dyskusji wzięło udział wielu pilotów co świadczy o tym, że sprawy aeroklubu leżą na sercu każdego z nas. Nastepnie wybrano nową Radę Aeroklubu, której przewodniczącym został pilot mgr Haczewski. Do rad poszczególnych sekcji weszli: szybowcowej — Józef Bokałło, silnikowej — mgr Stefan Nowosielski, spadochronowej — Zbigniew Paczkowski.

Uzupełnieniem narady było uroczyste wręczenie przodującej sekcji spadochronowej proporca Zarzadu Miejskiego ZMP za osiągnięcia pierwszego miejsca we współzawodnictwie wewnątrzklubowym w r. 1955 oraz dyplomów uznania przodującym pilotom. Szczelnie wypełniona sala Teatru Miejskiego goraco oklaskiwała swoich pilotów i skoczków. Z kolei na prośbę zebranych instr. pilot Przyjemski podzielił się wrażeniami z pobytu w Chinach.

Organizatorzy uroczystości — Zarząd Miejski ZMP wywiązali się dobrze z powierzonego zadania, za co Aeroklub składa im za pośrednictwem „Skrzydlatej" podziękowanie.

ZBIGNIEW KUDZEWICZ
Inowrocław



Z lotu po kraju

Mechanicy wyciągarkowi i ściągarkowi przygotowują się do rozpoczęcia sezonu

W dniach od 29 lutego do 30 marca br. w Wyczynowej Szkole Szybowcowej Lisie Kąty odbył się kurs dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie uprawnień mechaników wyciągarkowych i ściągarkowych. Uczestnicy rekrutowali się z kadry etatowej aeroklubów i szkół szybowcowych LPŻ. Program wyszkolenia kursu obejmował zajęcia teoretyczne, które miały na celu zapoznać słuchaczy z konstrukcją urządzeń startowych oraz z teorią wykonywania lotów szybowcowych. W ramach zajęć praktycznych przyszli mechanicy zapoznali się z obsługą wyciągarki i ściągarki wykonując ciągi różnych typów szybowców.

Z uwagi na trudne warunki atmosferyczne wykonanie planowanych ciągów na wyciągarkach stało pod znakiem zapytania. Dzięki jednak wzorowej organizacji startu oraz ofiarnej pracy instruktorów szybowcowych — Kopickiego i Martyńca, którzy wykonywali loty, w ciągu kilku dni plan został nawet przekroczony. Ponadto w czasie wolnym od zajęć, przeprowadzono wstępny kurs strzelecki. Zajęcia, które odbywały się w strzelnicy zbudowanej we własnym zakresie wykazały, że mechanicy wyciągarkowi i ściągarkowi posiadają także „celne oko" osiągając doskonałe wyniki. „Królem strzelców" został szef kursu Dubiel z Aeroklubu Mieleckiego.

Na zakończenie kursu odbyły się egzaminy państwowe, które z wynikiem pozytywnym ukończyło 94% uczestników, uzyskując tym samym uprawnienia mechaników wyciągarkowych i ściągarkowych I stopnia. Pierwszą lokatę zajął Kubica, drugą Bartosz — obaj z Aeroklubu Bielskiego oraz trzecią — Kukliński z Aeroklubu Mieleckiego. Należy dodać, że ZG LPŻ mając na uwadze umożliwie uzyskania uprawnień do obsługi wyciągarki i ściągarki szerszemu ogółowi pracowników zawiadomił o tym wszystkie aerokluby i szkoły szybowcowe, podajac miejsce i termin egzaminów. Jednak poszczególne aerokluby nie doceniły ważności tego zagadnienia i nie przysłały kandydatów na egzamin. Ciekawe jest więc w jaki sposób aerokluby zapewnią obsługę urządzeń startowych przez pracowników posiadających tego rodzaju uprawnienia, skoro tych jest niewielu.

W. B.

Międzywojewódzkie zawody modeli latających

W dniu 18.III.56 r. na lotnisku Aeroklubu LPŻ w Stalinogrodzie przy pięknej wiosennej pogodzie odbyło się rewanżowe spotkanie pomiędzy ZW LPŻ Opole a ZW LPŻ Stalinogród, które zakończyło się zwycięstwem Stalinogrodu. Spotkanie nie stało na wysokim poziomie z powodu bardzo silnego wiatru (około 10 m/sek), który utrudniał holowanie oraz powodował szybkie oddalanie się modeli od startu. Modele te w większości wypadków lądowały poza lotniskiem i zawodnicy musieli mieć bardzo dobrą kondycję ażeby na czas zdążyć na start. Poza tym powierzchnię lotniska pokrywały kałuże wody, co również bardzo utrudniało zawodnikom pogoń za modelami.

Wyniki indywidualne: I — Gerard Wołek (ZW LPŻ — Opole) — 507 pkt. II — Stanisław Grzywa — (ZW LPŻ — Stalinogród) — 448 pkt. III — Mieczysław Skrodzki (ZW LPŻ — Stalinogród) — 440 pkt. IV — Walter Wiejo (ZW LPŻ — Opole) — 420 pkt. V — Ludwik Zieliński (ZW LPŻ — Stalinogród) — 369 pkt. VI — Norbert Prucha (ZW LPŻ — Opole) — 316 pkt.

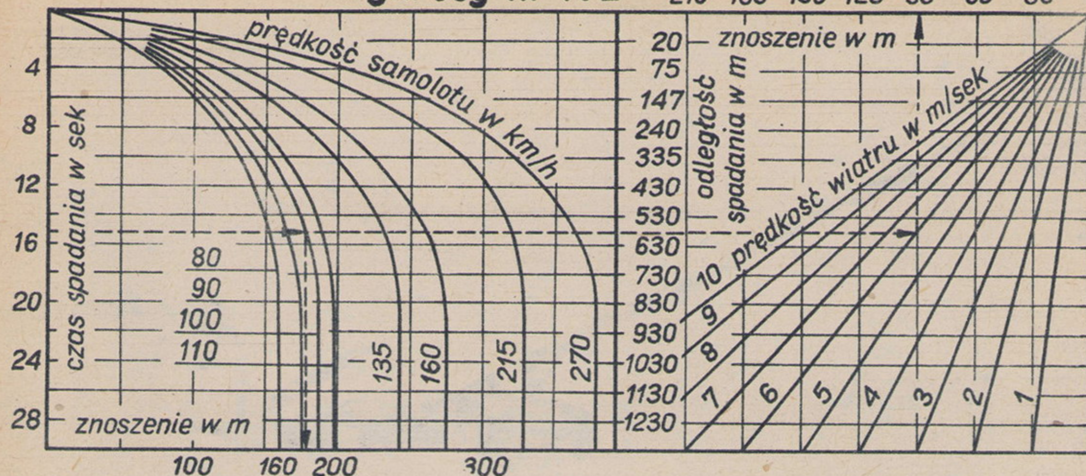
Zespołowo — pierwsze miejsce zajął ZW LPŻ — Stalinogród — 1 257 pkt. przed ZW LPŻ — Opole — 1 243 pkt.

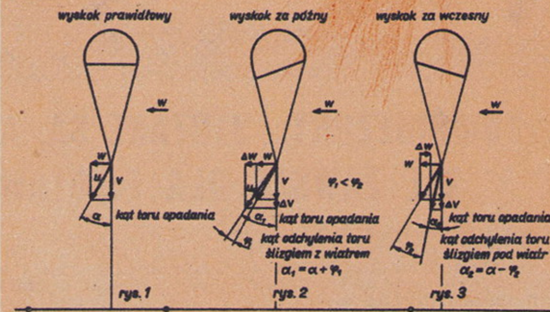
Po zakończeniu zawodów Przewodniczący Wojewódzkiej Rady Modelarstwa w Stalinogrodzie ob. Stanisław Michniewski szeroko omówił cały przebieg zawodów.

MAKSYMILIAN PAŹDZIOREK



Co, na Księżyc? Nie jade, mogie na Marsa.





NOMOGRAMY DLA SKOCZKÓW SPADOCHRONOWYCH

Inż. JERZY WESOŁOWSKI

Do niedawna mało jeszcze doceniano znaczenie obliczania skoków na celność lądowania. W ostatnim jednak okresie szybkiego rozwoju spadochronowego przejawiającego się w ustanawianiu rekordów oraz organizowaniu międzynarodowych zawodów spadochronowych, w których zawodnicy walczą o ułamki metrów dzielące ich od środka koła, udane skoki bez odpowiedniego przygotowania obliczeniowego uważane są raczej za zbieg okoliczności i występują sporadycznie.

Zrozumiałym jest, że nawet najlepsze obliczenia nie zagwarantują stuprocentowej pewności osiągnięcia celu. Może jednak ono zwiększyć tę możliwość kilka, a nawet kilkunastokrotnie, jeżeli będzie przeprowadzone bardzo starannie.

W celu ułatwienia skoczkom pewnych obliczeń opracowano wykresy, na których odczytujemy poszczególne wielkości potrzebne do określenia opóźnienia. Obejmują one osiem zasadniczych prędkości samolotu.

Wykres 1 pozwala odczytać wielkość znoszenia za samolotem w zależności od prędkości samolotu i czasu spadania — bez uwzględnienia wiatru. Z wykresu tego widać, że wielkość znoszenia początkowo wzrasta gwałtownie w miarę zwiększania czasu spadania skoczka, jednakże tylko w zakresie do około 21 sekund. Po tym czasie praktycznie można przyjąć, że skoczek spada pionowo w dół.

Aby znaleźć wielkość znoszenia wywołanego prędkością samolotu, należy z punktu odpowiadającego ilości sekund spadania (na lewej krawędzi wykresu 1) poprowadzić prostą poziomą aż do przecięcia się z krzywą określającą daną prędkość samolotu. Potem z punktu przecięcia poprowadzić prostą pionową w dół, która na dolnej podziałce wykresu wskaże wielkość znoszenia za samolotem, wyrażoną w metrach.

Przykład 1: Opóźnienie otwarcia spadochronu wynosi 15 sekund. Prędkość samolotu 100 km/h. Ile wynosi znoszenie za samolotem bez uwzględnienia prędkości wiatru?

Sposób rozwiązania przedstawiony jest na wykresie 1 (przy pomocy narysowanych prostych przerywanych ze strzałkami) z którego odczytujemy znoszenie równe około 180 m. Od znalezionego w ten sposób znoszenia za samolotem należy odjąć znoszenie wywołane prędkością wiatru i działające w kierunku przeciwnym. Znoszenie to zależy również od czasu spadania i prędkości wiatru.

Na wykresie 2 przedstawiono zależność pomiędzy tymi wielkościami przyjmując dziesięć prędkości wiatru stopniowanych od zera co jeden m/sek. Wielkość znoszenia przez wiatr znajdujemy podobnie jak poprzednio, prowadząc prostą poziomą z punktu odpowiadającego wielkości opóźnienia otwarcia do przecięcia się z prostą odpowiadającą danej prędkości wiatru. Z punktu przecięcia prowadzimy prostą pionową w górę, która na górnej podziałce wykresu 2 wskazuje wielkość znoszenia przez wiatr (w metrach).

Przykład 2: Ile wynosi rzeczywiste znoszenie za samolotem dla poprzedniego przykładu, jeśli prędkość wiatru w kierunku linii lotu samolotu wynosi 6 m/sek?

Z narysowanego na wykresie 2 rozwiązania wynika, że znoszenie przez wiatr wynosi 90 m. Wobec tego znoszenie rzeczywiste wynosi 180 — 90 = 90 m i jest zgodne z kierunkiem nalotu samolotu. Należy zwrócić uwagę, że prosta pozioma odpowiadająca danemu czasowi spadania (wykres 1) wyznacza na podziałce oddzielającej wykresy 1 i 2 przebytą odległość w czasie spadania. Z wyżej omówionego przykładu wynika, że w ciągu 15 sekund skoczek przebędzie odległość około 580 m. Można również zamiast podziałki czasu spadania, posługiwać się przy obliczaniu znoszenia od razu podziałką odległości spadania.

Następnie należy znaleźć znoszenia przy opadaniu na spadochronie, które znajdujemy przy pomocy wykresów 3 i 4. Na wykresie 3 pominięto wpływ wielkości czaszy spadochronu wykonując wykres dla czaszy o powierzchni około 50 m². Dla dokładniejszych obliczeń należy przyjmować, że zmiana powierzchni czaszy o 10% powoduje zmianę prędkości opadania o 5% czyli dwukrotnie mniejszą.

Chcąc znaleźć czas opadania należy z punktu dolnej podziałki wykresu 3, odpowiadającemu danej wysokości opadania poprowadzić prostą pionową do przecięcia się z prostą odpowiadającą ciężarowi skoczka. Następnie z punktu przecięcia poprowadzić poziomą do przecięcia z prostą — średniej prędkości wiatru (w kierunku linii najścia). Poprowadzona z ostatniego punktu przecięcia prosta pionowa w dół określi na dolnej podziałce wykresu 4 znoszenia przez wiatr w czasie opadania.

Przykład 3: Dla skoku spadochronowego z wysokości 1 480 m, w którym opóźnienie otwarcia wynosi jak poprzednio 15 sekund a prędkość wiatru 5 m/sek należy obliczyć: 1) wysokość otwarcia spadochronu, 2) wielkość znoszenia przez wiatr w czasie opadania, 3) czas opadania. Obliczenia należy przeprowadzić dla skoczka o ciężarze 80 kG. Wysokość otwarcia spadochronu wynosi: 1 480 — 580 = = 900 m. Przy dokładniejszych obliczeniach wysokości otwarcia należy jeszcze uwzględnić drogę otwierania się spadochronu wynoszącą 50 do 60 m. Przy obliczaniu znoszenia nie należy jednak brać tego pod uwagę (liczba 580 obliczona poprzednio dla 15-sekundowego spadania).

Wielkość znoszenia znajdujemy prowadząc z punktu 900 na wykresie 3 prostą pionową do przecięcia się z prostą odpowiadającą ciężarowi 80 kG skąd następnie wyprowadzamy poziomą dla prostej odpowiadającej prędkości wiatru 5 m/sek. Na dolnej podziałce wykresu 4 prosta pionowa wskazuje znoszenie 850 m, które jest skierowane przeciwnie do kierunku nalotu. Prosta pozioma przedłużona w lewo wskaże na lewej krawędzi wykresu 3 czas opadania, który dla naszego przykładu wynosi około 170 sek czyli 2 minuty 50 sekund.

Rzeczywiste znoszenie skoczka stanowi wypadkową znoszenia w czasie spadania i opadania. Jeśli więc znoszenie dla omówionego powyżej przykładu wynosiło dla spadania 90 m w kierunku nalotu samolotu, a dla opadania 850 m w kierunku przeciwnym do nalotu — to znoszenie wypadkowe wyniesie 850 — 90 = 760 m i zwrócone będzie w kierunku skąd odbywał się nalot.

Na zakończenie obliczenia należy już tylko znaleźć wielkość opóźnienia wyskoku. Wykonujemy to przy pomocy wykresu 5, który przedstawia zależność znoszenia od prędkości samolotu oraz czasu opóźnienia wyskoku (tj. czasu przelecenia odcinka odpowiadającego wielkości znoszenia) wyrażonego w sekundach. Sądzę, że ta ostatnia czynność nie wymaga już omawiania i czytelnik z łatwością dojdzie, że dla omówionego powyżej przykładu (prędkość samolotu 100 km/h) opóźnienie wyskoku wyniesie 28 sekund. Znaczy to, że skoczek powinien opuścić samolot dopiero po 28 sekundach od chwili przelecenia (minięcia) wyznaczonego do lądowania punktu.

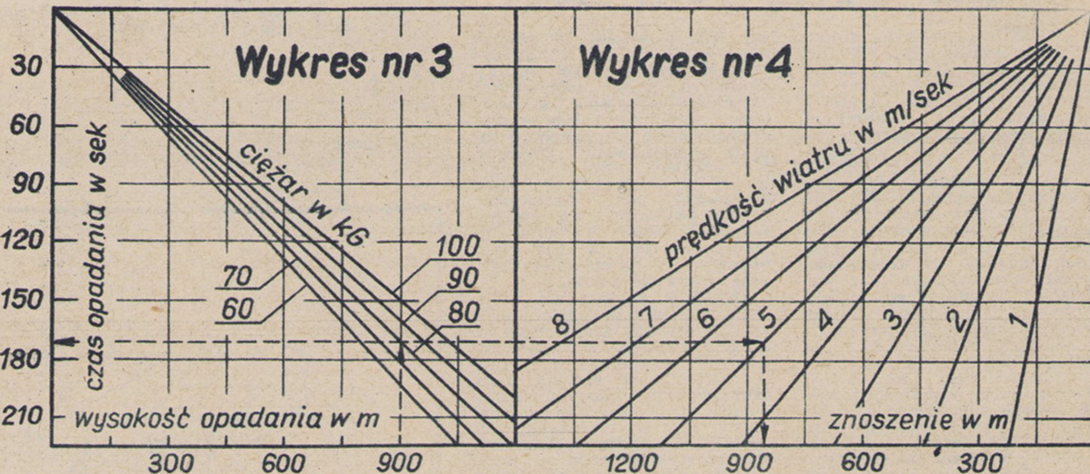
Na zakończenie niniejszego artykułu chciałbym jeszcze poruszyć sprawę, która często nurtuje skoczków, a mianowicie: czy z dwojga złego lepiej jest opuścić samolot o kilka sekund za wcześnie czy za późno?

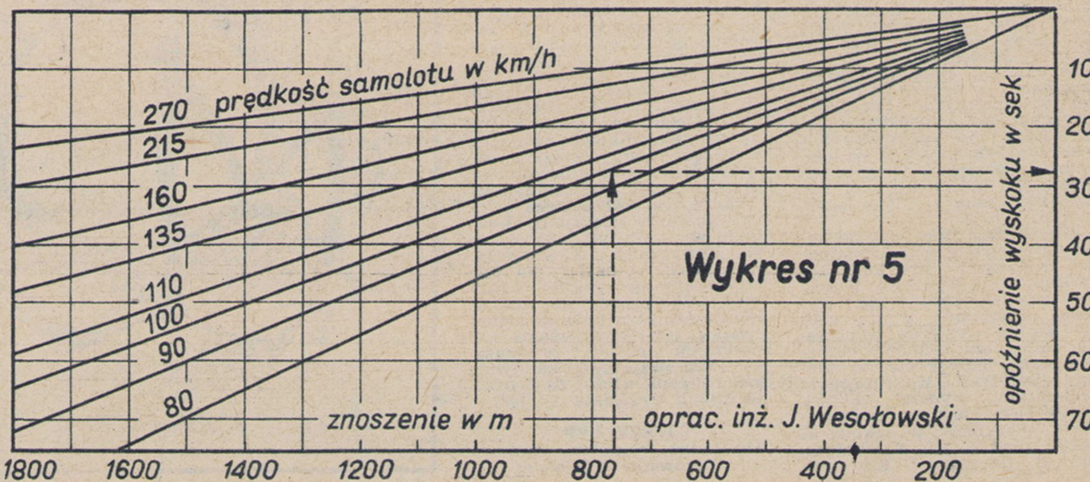
Na pytanie to nie trudno znaleźć odpowiedź, jeśli rozpatrzymy rysunki 1, 2 i 3.

W pierwszym przypadku widać, że przy danej szybkości opadania **v** i prędkości wiatru **w** opadanie odbywa się po linii wypadkowej prędkości **U** i skoczek powinien osiągnąć punkt wyznaczony do lądowania. W przypadku drugim, gdy skoczek wyskoczył za późno i stara się ślizgiem dociągnąć w stronę znaku. Na skutek tego ślizgu uzyskuje dodatkową prędkość poziomą Δw w kierunku znaku (zgodną z prędkością wiatru) jednakże na skutek ściągnięcia czaszy uzyskuje również dodatkową prędkość opadania Δv. W wyniku tego kierunek wypadkowej prędkości U' wyznaczający tor opadania niewiele odbiega od poprzedniego (bez ślizgów) przez co efekt ślizgu jest niewielki.

W przypadku trzecim, gdy skoczek wyskoczył za wcześnie i widzi z powietrza, że grozi mu przelecenie poza znak — wykonuje ślizg w kierunku pod wiatr. Z tego powodu prędkość znoszenia przez wiatr maleje o Δw przy jednoczesnym wzroście prędkości opadania o Δv. W wyniku tego ślizg jest bardzo skuteczny, gdyż tor opadania znacznie się odchyla i jest bardziej stromy.

Z powyższego wynika więc, że lepiej jest jednak wykonać skok trochę za wcześnie aniżeli za późno, ponieważ ślizgi pod wiatr (szczególnie głębokie) dają większą możliwość poprawienia błędu niż ślizgi z wiatrem.





Dyskusje i polemiki

KOMBINEZONY FUTRZANE SĄ, ALE... NIE ZAWSZE DLA PILOTÓW

DLA nikogo nie jest tajemnicą, że wyposażenie kadry instruktorskiej w ciepłą odzież nie jest zadowalające. Poszczególne aerokluby dysponują niewielką ilością kompletów futrzanych (kurtki, spodnie i pilotki), które z trudem wystarczają dla instruktorów przebywających w danej chwili na starcie.

Obecnie sprawa ta jest już mniej aktualna, bowiem zbliża się lato, ale w okresie jesienno-zimowym oraz wiosenno-letnim stwarza poważne trudności i dlatego zasługuje na uwagę.

W ciepłe ubrania futrzane powinni być zaopatrzeni nie tylko instruktorzy, ale również piloci samolotowi, szybowcowi oraz skoczkowie spadochronowi, którzy godzinami przebywają na lotnisku — zarówno w powietrzu jak i na ziemi. Ich własne, przewiewne ubrania nie zabezpieczają odpowiednio przed mrozem i wiatrem, co nie wpływa dodatnio na zdrowie pilotów.

Trudno więc tutaj mówić o trosce Zarządu Głównego LPŻ o stan zdrowotny pilotów. Skoro stać nas na drogi sprzęt lotniczy przeznaczony do szkolenia, powinniśmy zdobyć się również na to, aby wszystkich instruktorów i pilotów zaopatrzyć także w ciepłą odzież ochronną, zwłaszcza w okresach, gdy utrzymuje się niska temperatura.

Nie można też mówić o tym, że ubrań tych brak jest w Zarządzie Głównym LPŻ. Dysponują nimi poszczególne sekcje Zarządów Wojewódzkich LPŻ, np. motorowa. W mieście spotyka się często działaczy, zawodników, kierowców, nawet mechaników sekcji motorowej ubranych w futrzane spodnie i kurtki. W aeroklubach natomiast ubrań tych brak. Coś lub ktoś tu nie jest w porządku. Czyżby uważano, że ciepła odzież jest mniej potrzebna pilotom niż motorowcom?

Nie neguję tego, że członkowie tej sekcji jeżdżący motocyklem muszą być ciepło ubrani. Poddaję jednak w wątpliwość potrzebę posiadania drogich futrzanych kompletów przez mechaników i to zarówno motorowych jak i lotniczych. Czy przy pracy wymagającej ciągłego stykania się z naoliwionymi mechanizmami muszą być używane drogie futrzane okrycia, które w tych warunkach posiadają znacznie skrócony okres użytkowania? Czy nie należy przydzielać do takich prac ubrań watowanych — jak to jest stosowane w przemyśle? Czyżby stać nas było na taki luksus, aby — bez słowa sprzeciwu z jednej strony — marnować cenne i produkowane w o wiele za małej ilości okrycia futrzane, rozdzielając je tam gdzie nie są konieczne i szybko ulegają zniszczeniu, a z drugiej strony — narażać zdrowie szkolonej w lotnictwie młodzieży przez nienależyte zabezpieczenie w ciepłe i odpowiednie do warunków okrycie?

Warto się nad tym zastanowić i gruntownie przemyśleć istniejący stan rzeczy, biorąc pod uwagę rzeczowe i umotywowane czynniki wpływające na taką czy inną decyzję i konsekwentnie likwidować marnotrawstwo mienia społecznego.

inż. KAZIMIERZ GONET

Warto o tym pomyśleć!

SŁUSZNIE zauważyła autorka artykułu „Być albo nie być — oto jest pytanie". („Skrzydlata" nr 7 z br.), że młodzież wydziału budowy płatowców przy Technikum Mechaniczno-Elektrycznym w Bielsku-Białej jest wyraźnie rozżalona i rozgoryczona „sprawą likwidacji jej ukochanego wydziału". Ale nie tylko młodzież uczęszczająca obecnie na ten wydział, lecz także jej absolwenci ze smutkiem przyjęli tę wiadomość. Jestem absolwentem tego wydziału i chciałbym za pośrednictwem „Skrzydlatej" wypowiedzieć się na ten temat.

Zdajemy sobie sprawę, że szybki rozwój lotnictwa uwarunkowany jest dostateczną ilością kadry technicznej, którą tworzą inżynierowie, technicy i wysokokwalifikowani pracownicy. Jeśli chcemy dorównać, a nawet przewyższyć inne kraje pod względem techniki lotniczej, aby nasi dzielni piloci mieli do dyspozycji doskonałe szybowce, samoloty lub odrzutowce, musimy wychować coraz więcej inżynierów i techników, których w następnych latach potrzeba będzie coraz więcej. Wiadomo, że kadrę techniczną wychowują odpowiednie szkoły, których istnienie jest naprawdę konieczne.

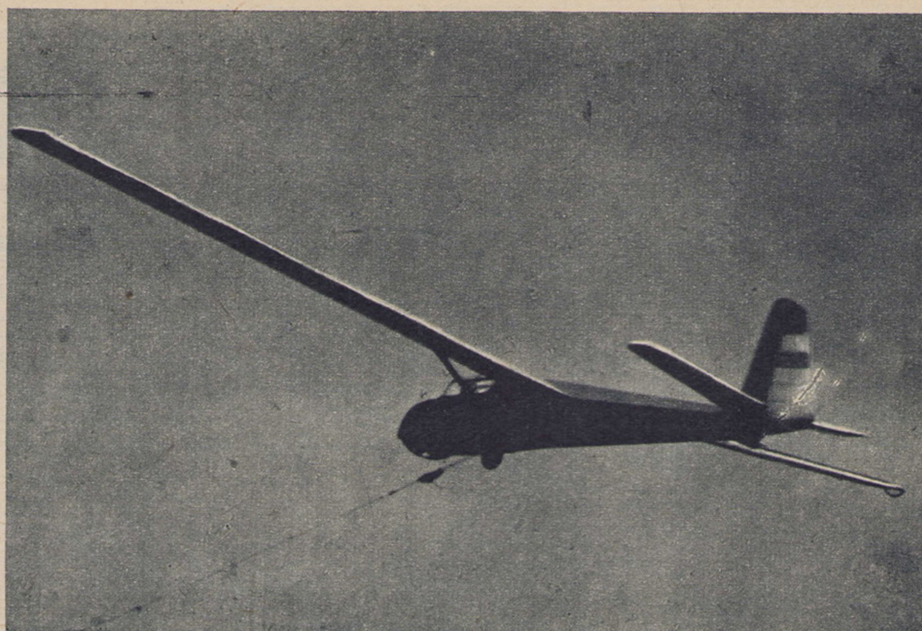
W imieniu całej młodzieży pragnącej pracować zawodowo w przemyśle lotniczym zwracam się z prośbą o interwencję do odpowiednich władz państwowych o obronę naszego wydziału. Mamy nadzieję, że interwencja ta będzie skuteczna — i oby ostatnia.

Nie można dopuścić do tego, aby ogrom prac i trudności z jakimi borykali się twórcy tego wydziału poszły na marne. Likwidując wydział płatowcowy wyrządzono by wielką krzywdę młodzieży, która tak licznie i entuzjastycznie garnie się do wiedzy lotniczej. W tutejszym technikum, wydział budowy płatowców jest przysłowiowym „oczkiem" w szkole. A tacy koledzy, jak K. Budziński, B. Błachut, J. Kowalewski, Wł. Kowalski, W. Matonóg, A. Tajchman, St. Skrzypek, E. Waluś i inni, którzy ukończyli poza normalnymi zajęciami szkolenie szybowcowe, samolotowe lub spadochronowe, są powszechnie lubiani i szanowani. Pamiętamy wszyscy artykuł „Skrzydlatej", o pierwszej w Polsce modelarni przy Aeroklubie Bielsko-Bialskim. To właśnie młodzież tego wydziału ją zorganizowała i w niej wielu obecnie już pilotów stawiało swe pierwsze kroki.

Dziwnym wydaje się argument o braku przydziału pracy, zwłaszcza, kiedy np. we Wrocławiu ma powstać olbrzymi kombinat szybowcowy. Kto zasili szeregi kadr technicznych, jak nie absolwenci wydziału lotniczego, zwłaszcza, że otrzymują tak fachowe i solidne wykształcenie od wykładowców — inżynierów Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, dzięki któremu szybownictwo polskie chlubi się wspaniałymi osiągnięciami. Kto podtrzyma prym, kto zastąpi, komu przekażą, nasi zdolni konstruktorzy swe bogate doświadczenie zawodowe? — Właśnie tej młodzieży, która tak licznie garnie się do zaszczytnego zawodu lotniczego. Szybowcowy Zakład Doświadczalny ponadto umożliwił młodzieży wydziału lotniczego odbywanie zajęć praktycznych. Uczniowie pracują tutaj we wszystkich działach, poznając — przy pomocy pracowników warsztatowych — tajniki pracy produkcyjnej.

Sądzę, że jest jeszcze czas na wycofanie decyzji o likwidacji wydziału płatowcowego. Nie likwidujmy go, a wręcz przeciwnie — dajmy mu jak największe perspektywy rozwoju. Wierzymy, że władze państwowe zrozumią młodzież Bielska, jej rozgoryczenie i w niedługim czasie przekażą jej oraz przyszłym kandydatom radosną wieść, że groźba likwidacji przesłała istnieć.

JERZY ŁYP
Absolwent Wydziału Budowy Płatowców w Bielsku



SZD-10 bis „CZAPLA"

ANDRZEJ BŁASIK

(Opis do rysunków na str. 8—9—10)

CELEM niniejszego opisu jest uzupełnienie tych szczegółów konstrukcji modelu, które nie są bezpośrednio czytelne z rysunków. Pozwoli to na wykonanie modelu z dość dużą dokładnością, zależną od indywidualnych możliwości wykonawcy.

Malowanie powierzchni zewnętrznych szybowca należy wykonać według rysunków wykonawczych.

Malowanie wnętrza: kabinę malujemy na kolor popielaty, gałkę dźwigni hamulca (5) — na granatowo, rączkę wyczepu na czerwono, gałkę klapki wyważającej — na biało i tablicę przyrządów na czarno.

Drzwiczki (16) są otwierane na zewnątrz na dwóch zawiasach i zatrzaskiwane na zatrzask kulowy, a jednocześnie przytrzymywane przez wystającą część limuzyny.

Drążki sterowe (4) i (11) — metalowe z uchwytem owiniętym sznurkiem, a następnie cellonowanym.

Oparcie pilota w pierwszej kabinie jest stałe i składa się z miski na spadochron (duralowa) oraz płóciennego obicia odgradzającego je od drugiej kabiny. Oparcie pilota w drugiej kabinie jest nastawne i składa się z regulatora (15) oraz płóciennego oparcia (14). Siodełka drewniane pokryte są poduszkami z granatowego welwetu.

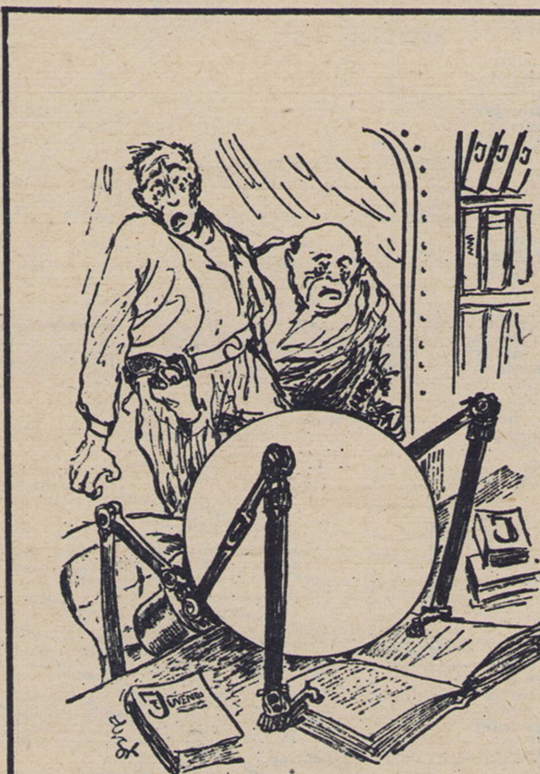
Pedały w obydwu kabinach są wykonane z rurek metalowych z drewnianym oparciem na nogi.

Tablica przyrządów (2) przymocowana jest do ścianki (22).

Dźwignie napędu hamulca (5), (12) duralowe, zakończone są drewnianymi gałkami. Osłona pedałów (7) wyklepana jest z blachy aluminiowej.

Zastrzały (duralowe) posiadają w miejscu styku ze skrzydłem i kadłubem łagodne przejścia. Szkielet z limuzyny z rurek stalowych. Dysza Venturi'ego pomalowana na kolor srebrny.

Ciężarki wyważające metalowe. Amortyzator tylny oraz amortyzatorki przednie — gumowe. Podwozie wykonane z rurek stalowych. Kabłąk na końcu skrzydła z rurki.



RECENZJE

K. Boruń i A. Trepka „ZAGUBIONA PRZYSZŁOŚĆ". Wydawnictwo Iskry. Str. 589. Rys. 22. Nakład 10 000 + 176 egz. Cena zł 22,80.

Powieści fantastyczne zawsze znajdowały chętnych czytelników. Człowieka bowiem intrygowała i nadal intryguje wielka niewiadoma: co będzie się działo na naszym globie za lat sto lub tysiąc? Jak będzie wyglądało życie na naszej planecie? Jak będzie wyglądał człowiek? Jak będą się układały stosunki pomiędzy ludźmi? Jak daleko posunie się rozwój nauki i techniki? Ta niezłomna, uparta chęć wydarcia przyszłości jej tajemnic znalazła żywy oddźwięk w literaturze. U schyłku Średniowiecza, w czasach Renesansu, a potem w dobie Oświecenia powstawały dzieła opisujące idealny ustrój społeczny, proponujące nowy układ stosunków politycznych. Były to dzieła utopijnych fantastów próbujących odkryć tajemnicę nadchodzących stuleci.

Wiek XIX przyniósł fantastykę nowego typu. Wraz ze wspaniałym rozwojem techniki ludzie poczęli stawiać sobie nowe pytania. Nurtowała ich i nurtuje nadal pasjonująca zagadka do jakich osiągnięć, do jakich rezultatów, do jakich granic dojdzie rozwój nauki i techniki.

Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI LOTNICZEJ SIMP

W dniu 6 marca br. w salach Naczelnej Organizacji Technicznej w Warszawie odbyło się sprawozdawczo-wyborcze walne zgromadzenie Sekcji Lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP).

Zebraniu przewodniczył redaktor naczelny „Techniki Lotniczej" mgr inż. Jan Poczoski.

Sekcja Lotnicza SIMP jest jednostką nadrzędną pod względem merytorycznym dla kół terenowych SIMP, działających przy zakładach produkcyjnych. Pod względem administracyjno-organizacyjnym koła związane są z terenową siecią tego Stowarzyszenia.

Głównym zadaniem Sekcji Lotniczej SIMP jest udzielanie pomocy kołom terenowym.

Przewodniczący Sekcji prof. dr Franciszek Misztal złożył sprawozdanie z trzyletniej działalności Sekcji, która od m-ca marca do września 1955 r. uległa pewnemu zahamowaniu.

W okresie sprawozdawczym opracowano regulamin Sekcji, normujący jej działalność i sposób współpracy z kołami terenowymi. Regulamin ten został zatwierdzony przez sekretarza generalnego SIMP.

W łonie Zarządu Sekcji Lotniczej SIMP działało w okresie sprawozdawczym pięć komisji.

Komisja Odczytowa przeprowadziła w ostatnim okresie swej działalności 9 odczytów o tematyce lotniczej, starając się aby były one wygłaszane przynajmniej raz w miesiącu. Komisja opracowała wytyczne, ułatwiające prowadzenie akcji odczytowej w kołach terenowych.

Komisja Wydawnicza opracowała listę pozycji książkowych, które powinny być wydane dla potrzeb polskiego przemysłu lotniczego. Listę tę przekazano do Ministerstwa Przemysłu Motoryzacyjnego, gdzie dotychczas nie odniosło to żadnego skutku. Przesłano ją również do redakcji wydawnictw samochodowych i lotniczych Państwowych Wydawnictw Naukowych. Sprawa ta wymaga, aby nowy Zarząd Sekcji podjął dalsze kroki, zmierzające do zrealizowania wydawniczych potrzeb przemysłu lotniczego.

Komisja do spraw Muzeum i Wystaw miała za zadanie prowadzenie akcji zmierzającej do przyśpieszenia uruchomienia muzeum lotnictwa w Polsce.

W pierwszym okresie swej działalności Komisja ta z mgr inż. Świderskim na czele dokonała w r. 1954 szczegółowego spisu wszystkich eksponatów lotniczych, zmagazynowanych w starej parowozowni w Pilawie koło Garwolina. Dokonano zdjęć fotograficznych najciekawszych eksponatów.

W r. 1955 wszystkie eksponaty zostały przewiezione do Wrocławia, gdzie złożono je na terenie powystawowym. W maju 1955 r. udała się do Wrocławia druga komisja w składzie inż. Ryszard Lewandowski, inż. Zaboklicki i R. Flach. Protokoł komisji wraz z odpowiednimi wnioskami przekazano do zainteresowanych władz.

Do spraw organizacji działu lotniczego na wystawie „Postęp techniczny w służbie człowieka" delegowano kol. R. Flacha.

Dzięki tej inicjatywie zorganizowano w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie dział lotniczy wystawy. Wystawiono 18 modeli redukcyjnych polskich samolotów i szybowców, około 10 plansz i fotografii oraz model latający zdalnie sterowany konstrukcji inż. J. Wojciechowskiego. Kilka modeli rakiet transkontynentalnych i kosmicznych, wykonanych przez Z. Gryglickiego, zdobiło dział techniki przyszłości.

Komisja łączności z terenem miała za zadanie utrzymywanie ścisłego kontaktu pomiędzy Zarządem Sekcji, a kołami terenowymi. Kontakt ten odbywał się poprzez wyjazdy przedstawicieli Sekcji do kół, lub w formie zapraszania aktywistów terenowych do Warszawy celem wspólnego omówienia działalności.

Komisja Szkoleniowa zbadała potrzeby kół w zakresie szkolenia członków SIMP i opracowała kilka programów kursów o różnych poziomach, a to:

1. dla potrzeb szkolenia inżynierskiego,
2. na stopień technika oraz
3. szkolenie zawodowe majstrów i brygadzistów.

Szkolenie stopnia inżynierskiego odbywało się w dwóch zakładach.

Zebrani udzielili absolutorium ustępującemu Zarządowi przez aklamację, a dyrektor Jan Staszek podkreślił, że sprawozdanie z działalności Sekcji zostało przedstawione przez Zarząd w sposób powściągliwy, podczas gdy osiągnięte wyniki świadczą o pewnej aktywności ustępującego Zarządu.

Sekretarz Zarządu mgr inż. Justyn Sandauer przedłożył plan pracy na rok 1956, przedstawiający się następująco:

1. Utrzymywanie jak najściślejszej współpracy z kołami terenowymi.
2. Dostarczanie kołom prelegentów.
3. Koordynowanie działalności wydawniczej kół, dbanie o wymianę doświadczeń poszczególnych zakładów produkcji lotniczej oraz wydawanie biuletynów sprawozdawczych.
4. Opracowanie regulaminu współzawodnictwa pomiędzy kołami.
5. Interweniowanie u odpowiednich władz w trudnych sprawach kół, jak prenumerata lotniczych czasopism zagranicznych, wycieczki zagraniczne, przyjęcia na studia itp.
6. Prowadzenie akcji odczytowej.
7. Utrzymywanie współpracy z instytucjami naukowymi.
8. Organizowanie konferencji naukowo-technicznych.
9. Zorganizowanie centralnej wycieczki do ZSRR i Czechosłowacji.
10. Dalsza opieka nad sprawami wystaw i muzeum lotnictwa.
11. Utrzymywanie ścisłej i wydajnej współpracy z „Techniką Lotniczą".
12. Wzmożenie działalności Komisji Wydawniczej.

Inż Jan Koźniewski podkreślił w dyskusji, że centralne władze mają obowiązek żywszego i wydajniejszego udziału w pracach Sekcji Lotniczej SIMP, której generalnym zadaniem jest udzielanie pomocy kołom przy zakładach podległych Centralnemu Zarządowi Przemysłu Sprzętu Komunikacyjnego.

Inż. Koźniewski wskazał również na niezdrową sytuację istniejącą w wielu zakładach i instytucjach lotniczych, gdzie do pracy skierowuje się ludzi bez wymaganego przygotowania lotniczego, pozbawionych często jakichkolwiek ambicji lotniczych. Produkcja lotnicza jest zagadnieniem specjalnym o poważnym znaczeniu państwowym i wymaga zdolnych ludzi o dużym zamiłowaniu do zawodu lotniczego, ludzi których wiedza i morale lotnicze dają gwarancję jak najlepszych wyników ich pracy.

Przedstawiciel jednego z kół terenowych wskazał, że wymiana doświadczeń pomiędzy poszczególnymi zakładami produkcyjnymi jest utrudniona, a często wręcz niemożliwa, gdyż wiele problemów nie zasługujących na to zupełnie, obłożonych jest klauzulą tajności. Istnieją przypadki skrajnej biurokracji i bezmyślności, gdzie wiadomości techniczne zaczerpnięte z prasy zagranicznej stają się u nas tajnymi.

Zebrani dokonali wyboru nowego Zarządu Sekcji w składzie następującym:
przewodniczący — mgr inż. Stanisław Fisz — CZPSK
I-szy zastępca przew. — mgr inż. Justyn Sandauer — Inst. Lotn.
II-gi zastępca przew. — mgr inż. Edward Jaśkowiak — CZPSK
sekretarz — mgr inż. Romuald Gudel — CZPSK
członkowie: mgr inż. Jan Staszek — Inst. Lotn., mgr inż. Zbigniew Jakubowski — Inst. Lotn., Jerzy Ziółkowski — CZPSK, mgr inż. Jan Komorowski, mgr inż. Brodacki — Politechnika Warsz., mgr inż. Michalski — Zakład A 5, Romuald Flach, mgr inż. Markowski.

Romuald Flach poinformował zebranych w wolnych wnioskach, że z inicjatywy Redakcji „Skrzydlatej Polski", przy Aeroklubie PRL zostanie zorganizowana w najbliższym czasie Komisja Historyczna Lotnictwa, której zadaniem będzie odtworzenie historii lotnictwa polskiego, a także rozwiązywanie innych zagadnień lotniczych.

Do Komisji zostaną zaproszeni wszyscy dawni działacze lotnictwa polskiego, którzy w większości przypadków nie brali ostatnio udziału w życiu lotniczym.

W roku bieżącym Sekcja Lotnicza SIMP przeprowadziła następujące odczyty:

„Kształtowanie blach lotniczych w foremnikach ze stopów niskotopliwych" — mgr inż. Wiślicki.
„Badanie własności korkociągowych samolotów i szybowców" — mgr inż. Ryszard Lewandowski.
„Przegląd zagranicznych nowości technicznych w dziedzinie budowy śmigłowców" — mgr inż. Jan Koźniewski.

W pierwszym półroczu br. przewiduje się wygłoszenie następujących odczytów:

„Giroskop i jego zastosowanie w pilotażowych przyrządach lotniczych — mgr inż. Missela. (marzec).
„Nowości w szybownictwie" — mgr inż. Kostia. (kwiecień).
„Zagadnienie uszczelniania lotniczych instalacji hydraulicznych — mgr inż. Baliński. (maj).
„Niektóre zagadnienia konstrukcyjne samolotów szybkich" — mgr inż. Świdziński. (czerwiec).

R. F.

J. Verne, H. G. Wells, A. Huxley, u nas Żuławski, a ostatnio Lem próbują wysnuć konsekwencje z istniejących zdobyczy techniki i ukazać nowe maszyny, nowe horyzonty, nowe podboje jakie będą czekały ludzkość w najbliższych wiekach. Czas jednak często wyprzedza najśmielsze marzenia fantastów.

Książki Verne'go na przykład w chwili ich ukazania, wydawały się być tworami maniaka lub chorobliwego fantasty. Dziś natomiast wiele pomysłów tego autora prześcignęła rzeczywistość. Podobnie jest z dziełami Wellsa. Dlatego też, po doświadczeniach przeszłości, trudno jest ustosunkować się do dzieł będących naukowymi fantazjami. To co dziś dla krytyka może się wydawać baśnią z tysiąca i jednej nocy, to dla naszych pra, pra, pra... wnuków może się okazać śmiesznym anachronizmem.

Czytając książkę K. Borunia i A. Trepki pt. „Zagubiona przyszłość", której akcja rozgrywa się około 2 500 roku odczułem coś zupełnie przeciwstawnego. Wydaje mi się, że jej autorzy cierpią nie na przerost lecz na niedorozwój fantazji. Wydaje mi się, że autorzy nie byli w stanie uzmysłowić sobie jak wielkie, nieprawdopodobne wprost możliwości kryje energia atomowa.

Boruń i Trepka opisują „ostatnią twierdzę kapitalizmu pod słońcem", wielki powietrzny statek-Celestię. Jest to właściwie olbrzymi sztuczny Księżyc zamieszkały przez ludzi, którzy uciekli z Ziemi przed nadciągającą ogólnoświatową rewolucją. Autorzy kładą jednak główny akcent nie na fantazji technicznej, nie na opisie technicznych możliwości jakie otwierają się w naszych czasach przed człowiekiem, lecz na śledzeniu dalszych następstw kapitalizmu.

Opisują nie wspaniały rozwój techniki, jaki niesie z sobą najbardziej postępowy ustrój w dziejach ludzkości, lecz tropią ostateczne konsekwencje imperializmu. Stąd w powieści Trepki i Borunia mamy makabryczne opisy cynizmu i zezwierzęcenia przedsiębiorców, skarlenie moralne właścicieli, nędzę i upodlenie wyzyskiwanych, stąd mamy krwawy terror i nieśmiały ruch postępowy. Aluzje autorów są bardzo przejrzyste. Próbują oni przy pomocy Celestii rozłożyć na obie łopatki Amerykę. Niestety robią to w sposób niesłychanie prymitywny, by nie powiedzieć — wulgarny. Opisy życia społecznego na Celestii czytelnik nieufnie pomija, traktuje je jako „ideologiczną wstawkę". O codziennym życiu szarego człowieka, o tym jak technika ułatwia egzystencję mieszkańcom Celestii dowiedzieć się można natomiast bardzo niewiele. Telewizory i pistolety elektryczne tzw. elektryty to całe niemal wyposażenie Celestian.

Na sztuczny Księżyc dostają się jednak przybysze z Ziemi. Przy tej okazji dowiadujemy się marginesowo jak Trepka i Boruń wyobrażają sobie życie na naszej planecie za pół tysiąca lat. Właściwie to wcale sobie nie wyobrażają. W opisie ustroju komunistycznego powtarzają tylko znane wskazówki i fragmentaryczne informacje, które wyczytać można w dziełach klasyków marksizmu-leninizmu. Autorzy nie próbują przedstawić swej własnej koncepcji przyszłości, bo koncepcji takiej nie mają. A klasycy na temat poszczególnych problemów technicznych nie wypowiadali się. Dlatego to o naszych potomkach dowiadujemy się tylko tyle, że będą żyli do 150 lat i niezadługo będą się porozumiewali jednym, ogólnoświatowym językiem, że będą żyli w świecie wielkiej, bliżej niezdefiniowanej szczęśliwości. Lecz na czym to szczęście będzie polegać, jak będzie się życie ludzkie układać? Tego się z „Zagubionej przyszłości" na pewno nie dowiemy. Dlatego o wiele lepiej sięgnąć po starego, poczciwego Verne'go. Ten, choć też na te pytania nie odpowiada, to jednak pisze w sposób frapujący, trzymający czytelnika w nieustannym napięciu, a nie mając tak wielkich ambicji jak Trepka i Boruń, daje na pewno dobrą literaturę.

DANIEL BARGIEŁOWSKI

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.
Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6-61-01.

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 2112 B-7-24406

NUMER PODPISANO DO DRUKU 17 KWIETNIA 1956 R.

SZYBOWCE I SAMOLOTY Z LAT 1926—1928

SZYBOWIEC UCZNIÓW Z KRAKOWA

PRZY Państwowej Szkole Przemysłowej w Krakowie zostało zorganizowane w 1926 roku koło lotnicze. Działalność koła była skupiona szczególnie wokół sekcji szybowcowo-konstrukcyjnej. Organizatorem i kierownikiem sekcji był uczeń Arcinowski pracujący obecnie jako inżynier lotniczy. Dzięki jego inicjatywie i wytrwałości zbudowany został szybowiec wg planów „Młodego Lotnika", w którym w trakcie budowy ulepszono kilka szczegółów konstrukcyjnych. Również z inicjatywy Arcinowskiego, sekcja przystąpiła do opracowywania rysunków i obliczeń samolotu sportowego. Dalsze losy zbudowanego szybowca oraz samolotu są dotychczas nieznane. W pracach koła oprócz. Arcinowskiego brali udział uczniowie: Lewiński, Malz, Czarnik i Prot-Komornicki.

PROJEKT WŁADYSŁAWA KOZŁOWSKIEGO

W trakcie ukończenia budowy znanej już „Jutrzenki" uczeń VIII klasy gimnazjum kaliskiego Władysław Kozłowski wykonał nowy projekt jednomiejscowego dwupłata. Dane samolotu: rozpiętość — 5,49 m, głębokość płata — 0,91 m, długość całkowita — 4,105 m. Silnik gwiazdowy „Anzani", sześciocylindrowy o mocy 45 KM. Przewidywane osiągi: prędkość maksymalna — 168 km/h, pułap — 3 800 m. Do realizacji projektu nie doszło wskutek braku środków finansowych.

SZYBOWIEC UCZNIÓW Z ŁUKOWA

W Łukowskim gimnazjum męskim utworzone zostało 8-osobowe koło modelarskie, którego pracą kierował uczeń 8 klasy — Płodowski. Koło przystąpiło do budowy szybowca. Dotychczas brak jest danych dotyczących konstrukcji.

SZYBOWIEC ROMANA SZYNKIEWICZA

UCZEŃ z Lublina Roman Szynkiewicz zbudował w 1928 roku szybowiec własnej konstrukcji. Był to jednopłat o rozpiętości — 9 m, powierzchni nośnej — 11,7 m² i ciężarze własnym — 40 kG. O dalszych losach i lotach tej konstrukcji nie ma żadnych wiadomości.

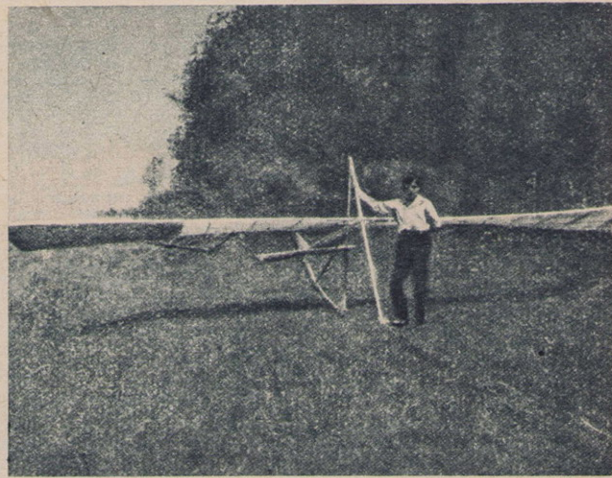
PRACE KOŁA „START"

KOŁO Młodzieży Lotniczej „Start" powstało w Warszawie w 1926 roku. Zrzeszało ono uczniów ze szkół warszawskich. Pierwszą pracą koła była budowa szybowca wg planów „Młodego Lotnika", następnie wykonano model szybowca konstrukcji B. Jarosza. Model ten miał być studium wstępnym do normalnej konstrukcji, tegoż konstruktora. Jerzy Płoszowski, członek koła, zbudował w czasie wakacji w Poroninie szybowiec własnej konstrukcji. Na szybowcu tym nazwanym KLS-II dokonywał udanych lotów. W czasie jednego z lotów, przy wietrze halnym o prędkości 17 m/sek utrzymał się Płoszowski na swym szybowcu przeszło 3 minuty. Lot zakończył się kompletnym rozbiciem, wskutek rzucenia szybowca przez wiatr na pobliski stok.

ZDZISŁAW GRYGLICKI



R. Szynkiewicz (Lublin) przy pracy nad szybowcem.



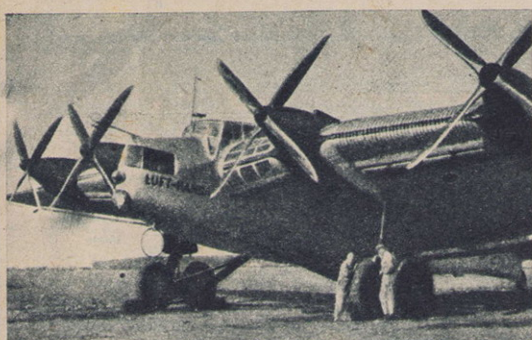
Jerzy Płoszowski z szybowcem własnej konstrukcji.

Z HISTORII NIEMIECKIEGO LOTNICTWA

Fragment z książki pt. „75 lat lotnictwa", która ukaże się w NRD w 1957 r. 3)

GÜNTER MEYER

Specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"



Samolot pasażerski Junkers G-38 z 1929 roku.

W roku 1914 wybuchła pierwsza wojna światowa. Teraz piloci wojskowi różnych narodowości nie byli już przyjaciółmi, lecz jako zacięci wrogowie zestrzeliwali się wzajemnie i zrzucali bomby na miasta za linią frontu, na domy rodzin swych dotychczasowych przyjaciół — lotników. Tego życzyli sobie międzynarodowi kapitaliści — interes kwitnął. Niemieccy fabrykanci samolotów robili, w przeciwieństwie do wszystkich producentów lotniczych w państwach Ententy, wspaniały interes; dostarczali oni podczas wojny tak wiele samolotów, że Niemcy posiadały ich w końcu aż 15 tysięcy, to jest około jednej czwartej ogólnej liczby samolotów na świecie.

Ze względu na szczególną przydatność samolotu dla celów wojskowych, pokrywającą się z wojennymi celami niemieckiego imperializmu, w wyniku pierwszej wojny światowej nie doszło w Niemczech do rozwoju cywilnego lotnictwa; miało ono charakter specyficznie wojskowy.

Budowa samolotów dla celów komunikacji i cywilnego transportu przypada dopiero na lata 1925—1933. Najwięcej jednak do powiedzenia miały tu tylko silnie rozbudowane zakłady, jak np. lotniczy koncern Junkersa. I tak, podczas gdy lotnictwo komunikacyjne niemal wyłącznie dysponowało maszynami przestarzałymi (samolot-olbrzym Junkersa G-38, o ciężarze 23 tony, skonstruowany w r. 1929, osiągający prędkość 170 km/h — latał do roku 1941(!) na trasie Berlin—Monachium, Junkers Ju-52 zbudowany w r. 1932, o ciężarze 10 ton i prędkości 255 km/h — był standartowym wyposażeniem „Lufthansy" do r. 1945) — niemiecka „Luftwaffe" otrzymała samoloty najnowszej konstrukcji. Niektóre z nich początkowo ogłaszano jako maszyny komunikacyjne (He-111, Ju-86, FW-200, Ha-139).

Faszystowski rząd Hitlera inwestował olbrzymie sumy pieniędzy w zbrojenie lotnictwa wojskowego, całokształt prac badawczych w dziedzinie lotnictwa — służył również zbrojeniom. Jednakże teoria Douhet'a przyniosła w rezultacie niemieckim „strategom od lotnictwa bombowego" miażdżącą klęskę w powietrzu. Zepchnięci do defensywy — próbowali już tylko wprowadzać do walki sprzęt obronny, tzw. Abwehrwaffe. Zwrócono teraz szczególną uwagę na napęd odrzutowy i od roku 1942 zaczęły się tego typu maszyny pojawiać na froncie. Najpierw pokazał się samolot rakietowy Me-163, dysponujący prędkością 950 km/h. Potem — Me-262 z silnikiem turboodrzutowym (850 km/h) i wreszcie, podczas ostatnich walk o Berlin, zastosowali hitlerowcy ostatni swój „numer": „Volksjäger" He-162. A jaki był rezultat rzekomej przewagi w powietrzu? Z ogólnej liczby 80 tysięcy niemieckich samolotów wyprodukowanych w ciągu trzech lat wojny, 75 tysięcy zniszczyło samo lotnictwo radzieckie.

Rozpętana przez niemieckich imperialistów wojna światowa przyniosła m. in. w efekcie to, że w jednej części Niemiec panowie ci zostali pozbawieni swej bazy i że dziś Niemiecka Republika Demokratyczna wraz ze swą Narodową Armią Ludową stanowi nieprzebytą zaporę dla ich poczynań. Poważną część zadań obronnych wzięło na siebie lotnictwo wojskowe NRD, które, dysponując najwyższej jakości samolotami bojowymi, gotowe jest do obrony ojczyzny. Tak to po raz pierwszy w historii Niemiec — samolot jako sprzęt bojowy służy interesom narodu. Synowie niemieckich robotników i chłopów pilotują maszyny, które im dała władza ludowa w NRD i międzynarodowa solidarność narodów światowego obozu pokoju.

Tłum. J. ZARĘBSKI

Grupa oficerów i żołnierzy Narodowej Armii Ludowej NRD. W środku oficer lotnictwa.
Foto: „Ogoniok"

